Seafaring and Civilization

Maritime Perspectives on World History

Philip de Souza

极简海洋文明史

航海与世界历史5000年

[英] 菲利普·德·索萨 著 施诚 张珉璐 译



中信出版集团 · CHINACITICPRESS

版权信息

书名:极简海洋文明史：航海与世界历史5000年

作者:[英]菲利普·德·索萨

译者:施诚 张珉璐

ISBN:9787508667447

中信出版集团制作发行

致谢

本书是为了配合伦敦大学历史研究所第70届“英美历史学家会议”而撰写的，这次会议的主题是“海洋”。在此，我要感谢所长大卫·坎纳丁（David Cannadine）教授对我的信任、邀请我与会，我还要感谢前任所长帕特里克·奥布莱恩（Patrick O’Brien）教授邀请我参加在历史研究所举办的、由“文艺复兴基金会”资助的“全球史”研讨班，我从中获益良多。

诸如本书这样的作品必须参考许多杰出学者的论著，如果我在引用他们的著作时出现错误，他们不负任何责任。在一定程度上，我比较关注古代、中世纪和早期近代欧洲和地中海的文明史。一方面，这是由于本书提出论点的性质决定的；另一方面，这是我最擅长的领域。

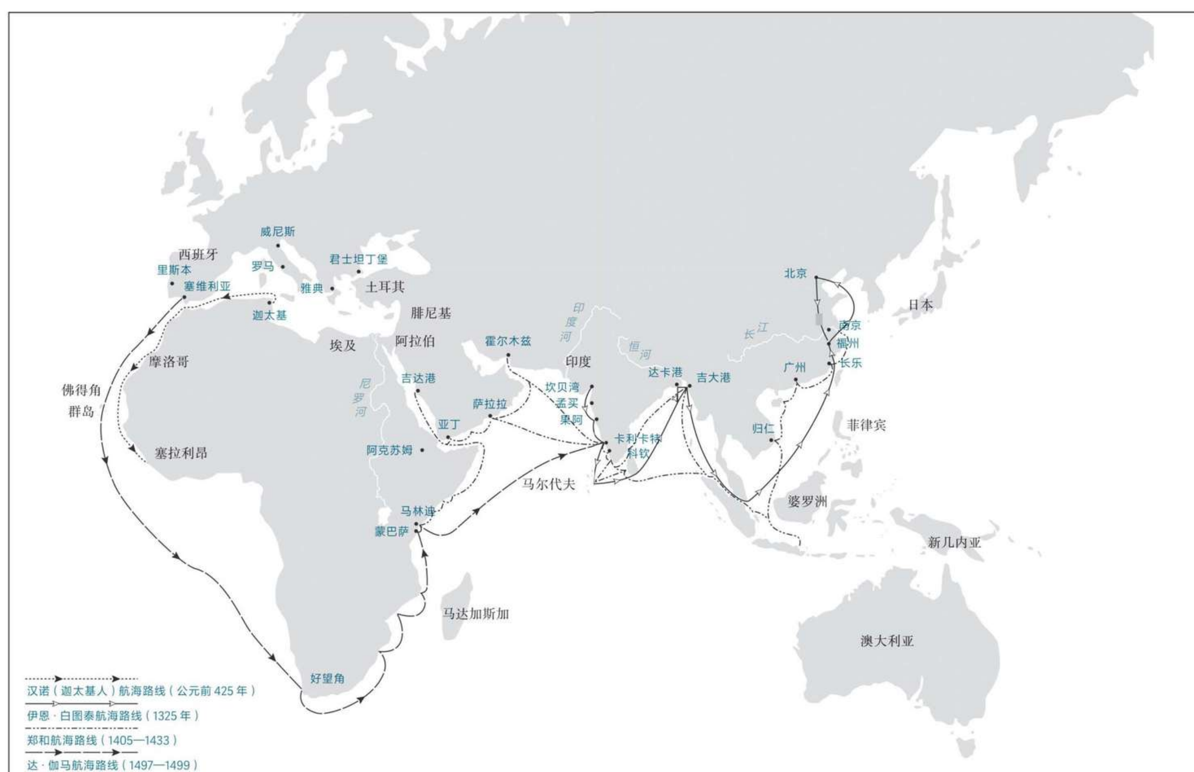
我要感谢特德·凯泽尔博士和利奥诺拉·迈尔斯女士，他们为我承担了由草莓山圣玛丽学院研究基金提供部分资助的一些本科生课程。在本书写作期间，几位学术同行提供了有价值的建议和帮助，特别是圣玛丽学院的迈克尔·帕特里奇博士和戴维·埃文斯博士以及加州州立大学圣贝纳迪诺分校的弗朗西斯·贝尔丹教授。

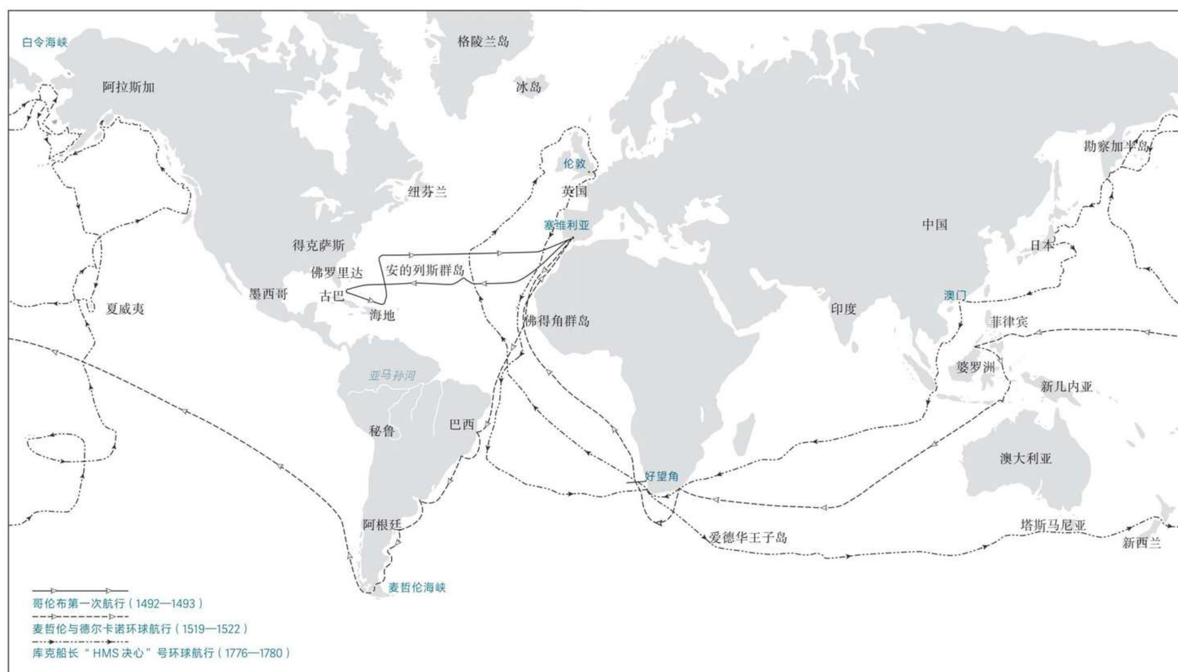
如果没有伦敦大学图书馆、历史研究所、沃伯格研究所、英联邦研究所、皇家霍洛威学院、阿什莫林博物馆和圣玛丽学院，本题的研究和写作都将无法开展。在本书准备完稿的过程中，许多人给予了帮助，特别感谢乔希·迈耶，他给插图分门别类；侧写出版社（Profile Books）的每个人，尤其是非常有耐心的编辑彼得·卡森，以及文字编辑彭尼·丹尼尔和贝拉·库尼亚。

像以前一样，我最应该感谢的是我的妻子德布拉，她的支持、建议和鼓励对我而言弥足珍贵。

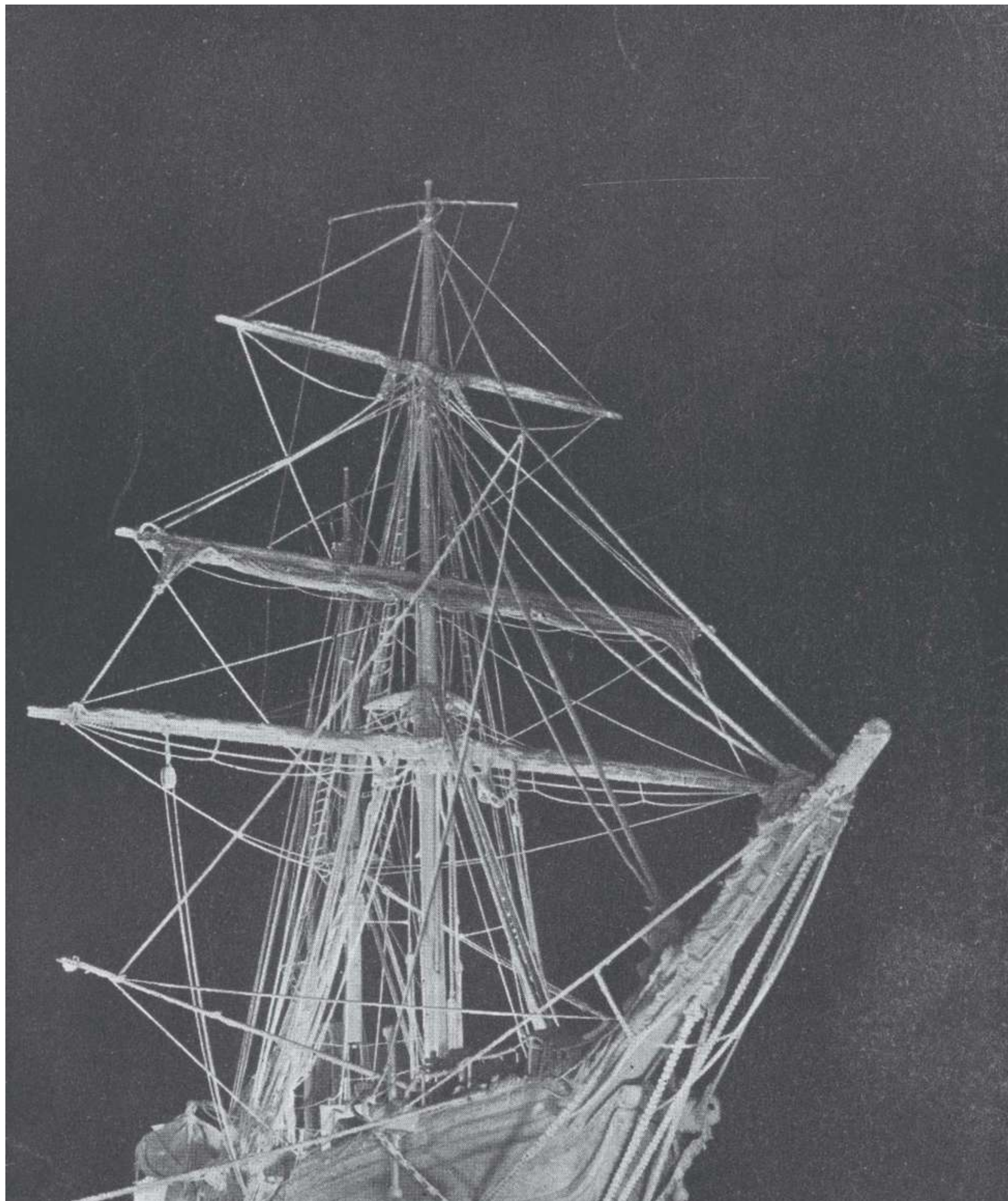
最后，我谨以本书献给我敬爱的父母科林和莫琳，小时候他们经常带我去海边玩，并且一直鼓励和关心着我的学术研究。

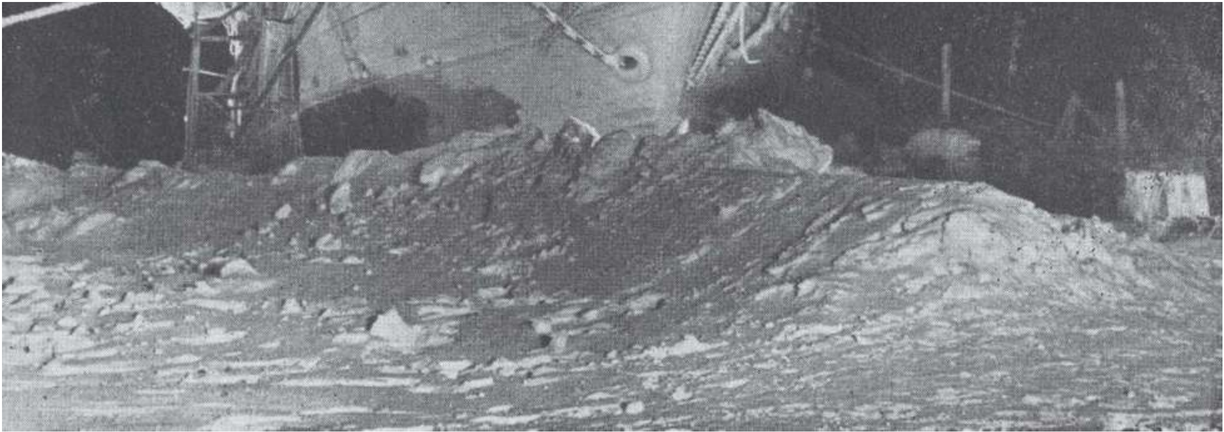
地图


威尼斯
西班牙
里斯本
罗马
君士坦丁堡
塞维利亚
雅典
土耳其
迦太基
腓尼基
埃及
阿拉伯
摩洛哥
佛得角
群岛
塞拉利昂
尼罗河
吉达港
亚丁
萨拉拉
阿克苏姆
霍尔木兹
印度河
印度
坎贝湾
孟买
果阿
卡利卡特
科钦
马尔代夫
马林迪
蒙巴萨
马达加斯加
好望角
恒河
达卡港
吉大港
长江
北京
南京
福州
长乐
广州
归仁
日本
菲律宾
婆罗洲
新几内亚
澳大利亚
汉诺（迦太基人）航海路线（公元前 425 年）
伊恩 · 白图泰航海路线（1325 年）
郑和航海路线（1405—1433）
达 · 伽马航海路线（1497—1499）


白令海峡
阿拉斯加
格陵兰岛
冰岛
勘察加半岛
伦敦
英国
纽芬兰
塞维利亚
中国
得克萨斯
日本
佛罗里达
安的列斯群岛
墨西哥
古巴
海地
澳门
夏威夷
印度
佛得角群岛
菲律宾
婆罗洲
亚马孙河
新几内亚
秘鲁
巴西
澳大利亚
好望角
阿根廷
爱德华王子岛
塔斯马尼亚
新西兰
麦哲伦海峡
哥伦布第一次航行（1492—1493）
麦哲伦与德尔卡诺环球航行（1519—1522）
库克船长“HMS 决心”号环球航行（1776—1780）

序言





1915年“持久”号陷入南极洲冰雪

欧内斯特·沙克尔顿爵士的“持久”号在南极被困。“持久”号于1914年8月从伦敦出发，这次探险的目标是横穿南极大陆。1915年，探险船被威德尔海的浮冰团团围住，并最终沉入海底。沙克尔顿和他的船员乘坐救生船，被一艘智利拖船救起。此次经历0促使许多航海者认81真检查他们的装备以适应极端环境的能力。最终，随着科技的进步和知识的增长，人类的航行范围覆盖了所有海域。

大海的挑战

奇异的东西虽然多，但没有一样能像人这样奇异：他们冒着狂暴的南风，横越过灰色的大海，劈开汹涌的波涛前进，不怕被吞没的危险。

人是主宰，他的天赋能够超越所有的指南针，将所有的想象掌控在手中——他奋力向前，无论身处灾难还是胜利之中……

——索福克勒斯《安提戈涅》

这些诗句摘自公元前5世纪中期雅典诗人索福克勒斯的悲剧《安提戈涅》，它们彰显了海洋挑战中暗藏的益处和危险。它们也是人类独有的天赋——创造和毁灭的能力这把双刃剑的一种隐喻。纵观世界历史，海洋为人类社会的发展和扩张提供了一个强大的舞台，它一直是文明双向传播的渠道。

本书有选择地从航海的角度探讨人类文明发展中的几个主题。作者不打算按照时间顺序或者地理名称概述世界历史，而是力图显示航海在人类成就中所占的重要地位。虽然水手和航海对人类文明演进做出的历史贡献是一个多样且迷人的主题，但是我们必须记住，人类的许多活动与航海并没有太多的直接联系。

本书的一个重要主题是航海网络的发展，它把不同社会和文明连接起来，为商品的交换和分配、政治经济权力的展现、思想和文化的融合提供了渠道。从广义上说，这些网络既有经济特点，又有政治特点。经济网络本质上是贸易网络，它们使国家或者其他组织能够获取、分配、转移和消费诸如食物、金属或木材等资源。政治网络是航海帝国或者联盟，其统治集团指挥别人，以满足自己的需要。事实上，这两种做法经常重叠。最成功的航海文明可以被定义为那些最有效地利用经济网络和政治网络去达成其目的的文明。

因此，我们应该将那些充满活力、雄心勃勃、拥抱海洋挑战的航海国家和社会与那些更为被动，没能奋力掌握海洋并且容易受到海外统治的国家和社会进行区分。网络越广泛，利用网络控制其他社会就越困难，因为直接控制距离遥远的地方在实际操作上是困难的。我们将会看到，技术的改进、资源的增加、更完善的社会和政治组织能使文明发展出更广泛的航海网络。但是许多世纪以来，最广泛的航海网络被局限于一定的地理和文化区域之内。

15世纪末到16世纪初是世界航海文明史上的分水岭。正是在这个时期，几个欧洲国家开始将它们的航海范围延伸至大西洋、印度洋和太平洋，到达以前它们很少或没有任何政治经济实力的地区。这次扩张最突出的象征是哥伦布、达·伽马、麦哲伦等人的著名航行。全球海路的最终建立，使世界范围的经济和政治网络得以形成。我们将选择一些主题来探讨航海扩张的诸多影响。

本书主要章节的结构和内容安排如下：第一章概述航海技术的一些重大历史演变。聚焦于船只的演变，讨论港口及其设施的意义、航海方法的改进。本章特别注意军舰和商船的发展，后面的章节将论述利用这些船只的社会和文明的航海活动及其意义。第二章论述公元1500年前世界主要地区的航海贸易网络的特点。第三章关注欧洲急剧扩张前后的政治网络和航海帝国。第四章的重点是讨论世界重要地区是如何与航海网络的发展进行互动的。第五章从人类饮食和疾病方面论述航海和文明史的一些重要趋势。第六章以前面各章为基础得出一些总体结论，概括航海与文明之间相互关系的积极和消极后果。第六章之后的阅读书目将为进一步研究本书的主题提供一个有益的起点。

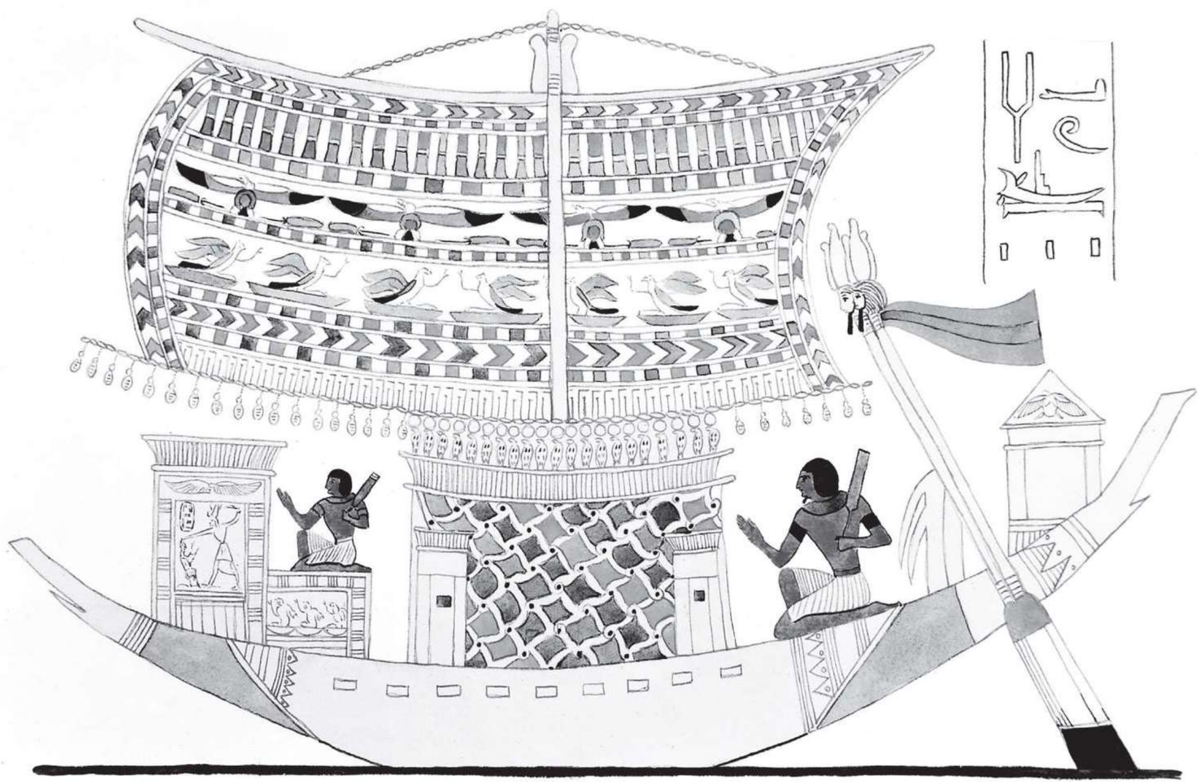
第1章 航海



航海的起源早已湮没在历史的迷雾之中。我们无法确切地知道人类何时、何地、如何第一次决定驶向覆盖了大部分地球表面的海洋。但是我们能推测的是，正是对食物的需求促使我们的祖先在这些水域里寻找并追逐鱼群和其他海洋生物，寻求可食用的植物和动物。最早的船只可能不是用于在大海里航行，而是用于在河流和湖泊中航行。跨越远海，而不仅仅在湖泊或河流等相对静止的水域里探险是人类迈出的重要一步，但是人类航海成就的最早证据不是在古代海船的遗骸中发现的，而是在我们的祖先能

够通过海路到达的、不断增加的海岛和陆地住所的遗迹中发现的。使用简单的筏子也许就能跨越海洋。

考古学家认为，从他们已知的早期人类可以得到的工具及用于其他目的的合适材料来看，可以跨骑的单一原木可能是最早的水上船只形式。由此可见，以各种方式（比如通过捆绑或钉钉子）把原木捆绑起来而建造的粗糙船只是符合逻辑的简单步骤。通过与现在或不久之前某些地方使用的船只相比，我们可以看到，这种明显的原始船只建造是多么有效，完全可以胜任水上运输。芦苇做成的漂浮物和船只很容易取代原木捆绑的筏子，因为它们从根本上说只是一束芦苇而已。人类学家和考古学家在中非的维多利亚湖、图尔卡纳湖和乍得都发现了这种简易船只，该地区与最早的人类起源有关。在埃及发现了这种船只发展的大量实物证据，包括绘画记录。这种简易船只在尼罗河流域流行，可能与该地区缺乏适当的造船木材有关。芦苇筏子的遗迹在地中海、欧洲、中亚、阿拉伯半岛、南亚甚至塔斯马尼亚都被发现了。如今在南美多个地方发现了芦苇船只。用树木制作的船只和独木舟也在多个地区被发现，特别是在澳大利亚和北欧，那里有非常适合制作船只和独木舟的桦木和山毛榉木。



古埃及墓穴壁画中的芦苇船

这是一种用纸莎草制作的单桅船，使用的帆为方形帆，顺风时行进速度较快，逆风时需要降帆，依靠人力划桨。船体狭长，首尾各建有一个小房间，供船长使用。早期埃及人借用这种船航行于各个海域，进行海上贸易。

从新石器时代起，人类就已经将动物毛皮用于多种目的，因此将这种技术用于航海也就毫不奇怪了。在古代，动物毛皮被广泛用于制作船只、独木舟和皮筏子，范围从美索不达米亚出土的公元前4000年的船只泥版模型和亚述国王辛那赫里布（公元前705——前681年）的宫殿墙壁上雕刻的浮板和皮筏，到加拿大和阿拉斯加的因纽特人使用的独木舟和木架蒙皮船。动物毛皮船只和筏子在海中有很大优势，因为海水更寒冷，比如北海或大西洋和北冰洋的海水，它们能保持毛皮干燥和较低的船只吃水线，这是非常重要的。

但是最受欢迎的制造航海船只的材料还是木材。根据文献记载推断，公元前第三个千年中期，美索不达米亚就开始使用木板制作的船只了。大约与此同时或者稍晚，埃及也制造了木板船只。到公元前第

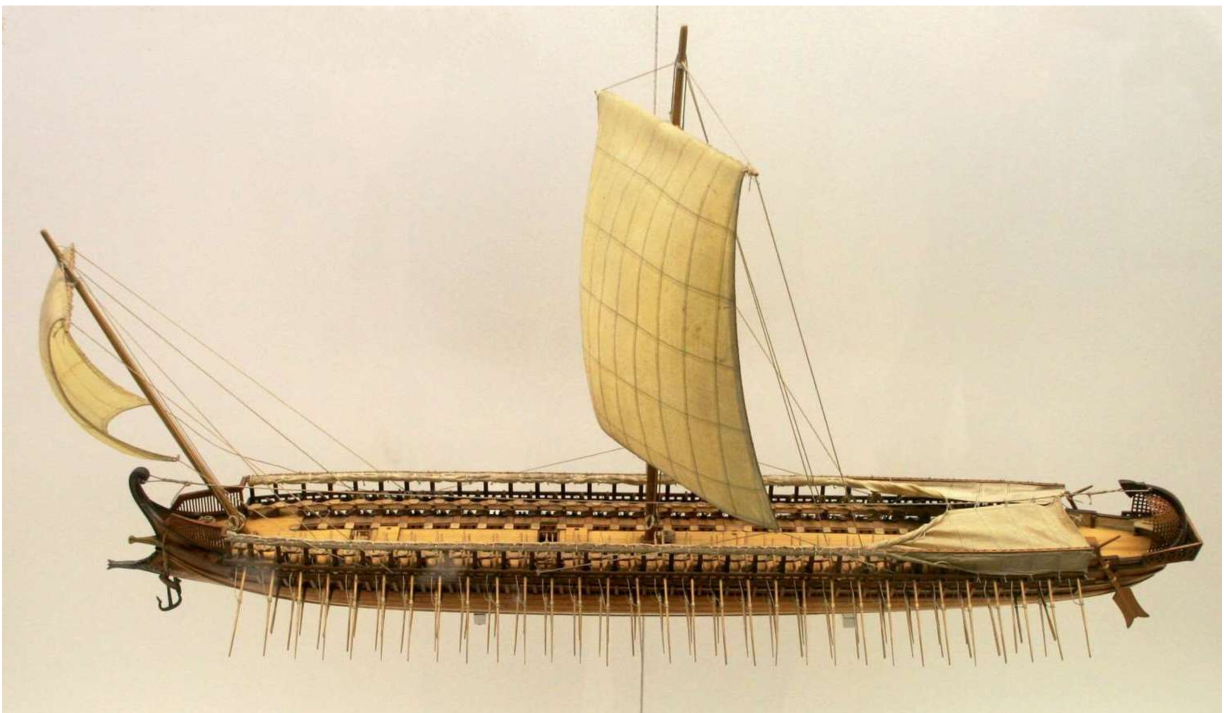
二个千年中期，木板船只的优势在地中海、西欧、近东注和印度洋地区被广泛利用，木板船只更小，力量更大，操纵更灵活。在某种意义上，木板船被用于世界各地，包括哥伦布到达之前的美洲和太平洋群岛，但是它们发展的时间顺序难以确定，而且这些地区的典型帆船类型似乎是原木而非木板制造。

地中海和印度洋地区

由青铜制造的坚硬金属工具被用于船舶建造，这显然是船只制造技术发展的一个重要因素。也许到公元前第四个千年早期，这种金属工具就在中欧被制造出来了，晚些时候就传播到了地中海和近东。到公元前第三个千年后期，体积足够大，能够装载牛类牲畜的木制船只已被用来在大陆与塞浦路斯岛之间摆渡。桨和橹是最早的航海者用于推动船只前行的方法，到公元前第四个千年末，风帆已经在地中海、红海和印度洋使用。人们在何地或何时开始使用风帆，现在还不明确，虽然很可能是这些地方几乎同时“发明”了它。为了利用风力推进船只，把一块巨大的兜风布安装在桅杆上，现在被认为是理所当然的，以至于我们很容易忽略那些首次做出这类发明的人的天才和勇气。风帆船是人类伟大的技术革新之一，在文明史上的地位可以比肩陶轮与印刷术。木制帆船在此后2 000年里是地中海及其附近地区首选的海上交通工具。

到公元前第一个千年中期，地中海及其附近地区主要使用两种推动船只的方法（风帆和船桨）。船只开始按照功能进行专业化设计。公元第一个千年间，典型的航海船只要么使用船桨，要么使用风帆，要么两者并用。根据船主的需要，船只的体积、深度、宽度和长度各不相同。船身长、多层船桨、船首带有撞击锤的战舰是与古代水手息息相关的一种船只，其最好的例子是著名的三桨战船和五桨木船。但是由于其需要众多的桨手，这些外观雄伟的划桨帆船只能用于海军。

不够优雅、短小、圆形的船只由于其载重量更大，也可以在地中海、红海或者波斯湾的各个港口得到广泛应用。地中海以外的地区，极少有专门的战舰，因为汹涌的海浪和强大的海风减弱了大型划桨船只的效率，而且这些地区也不太常发生海战。古代水手使用的桅杆数量和风帆类型差异很大，正如建造技术、索具和风帆海船的差异一样。到公元3世纪，方形帆逐渐被三角帆和斜挂大三角帆所取代，加上多层划桨，这在相对风平浪静的地中海具有很大的优势。斜挂大三角帆的一个主要优势是它能被切得更大，帆面被风吹得更膨胀，因此能更有效地捕捉风向和利用风力，这种优势在迎风航行时格外明显。人们在公元前600年左右就开始利用季风，这使阿拉伯海和印度洋出现了更大、更结实的风帆船。因此阿拉伯海的造船者很早就制造出了带有三角帆操纵装置的拼接木板船。这些船是“单桅三角帆船”（这是欧洲人称呼一系列船只的名字）的先驱。如果再看看其他地方，我们就不会感到奇怪，安装了稳定支撑架，很轻的竹制或者木制船在东南亚非常流行，常用于浅海和岛屿之间的航行。



三列桨船

又称三桡船，每侧船舷装有三排桨，配有170名划桨手，航速最高可达7至8节（1节=1海里/ 1小时=1.852公里/ 1小时），舰首装有令人生畏的青铜撞角。公元前5世纪

古希腊人就是依靠这样的舰队将他们的政治势力扩张至海外的。

在这些海洋和其他一些地区，风帆装置、转舵方法和其他方面的航海尝试促使上述地区根据自身条件逐渐建造了各种船只。一般来说，影响海洋船只设计的因素在世界各地大致是相似的。它们包括各地能够获得的原材料、货物的体积和重量、水手的成本（对贸易和海军装备来说都是重要的）、风力和洋流特有的力量、海岸水深等等。这些因素的相互作用是复杂的。例如，在通常需要运载大型货物（比如木材、纺织品、粮食和廉价金属）的地方，将制造更大的货船，而小型货船则有利于装载奢侈品或高价值货物（比如黄金和象牙）。但是大型货船直到更为近代的时期才广泛使用，其中一个原因是，有的商人或船主缺乏制造并有效经营的资本。只有非常富有的统治集团才有财力使用它们。但是人们常常寻求协商合作，将大型货物与小型货物混合装载，因此典型的前工业化时代的商船或者贸易船只的体积和水手数量都是适中的。



单桅三角帆模型

三角帆船又被称为纵帆船，它可以在行驶中做幅度大得多的转向，从而更有效地捕捉风向和利用风力。早在公元前3000年左右，阿拉伯地区的一些部落开始用枣椰树树干和羊皮制造三角帆，到了公元6世纪，这一技术被欧洲人借鉴，用于改良欧式方形帆。



维京海盗船模型

8至10世纪，维京人在北欧海域称霸，他们所使用的船型船体狭长，两端高高向上翘起，船首有蛇形或龙头形雕像，船尾有橹无舵。这种船吃水较浅，航行起来速度比较快。维京海盗使用这种船穿越了大西洋，从地中海到达黑海，令当时的欧洲人闻风丧胆。

北欧和西欧

考古资料表明，至少从公元前2000年起，北欧和西欧的沿海地区之间就已经成功地开始了装载着人员和货物的长途海上航行。我们已经注意到用动物毛皮制造的船只在较寒冷的海域中的重要性，而且从一些古典罗马作家那里得知，这种船只被认为最适合法国、爱尔兰和不列颠本土的水手。用动物毛皮包裹起来的细木架子也非常轻，这是经常需要长途航行的水手的另一个有用装置，它也需要额外的浮力。

风帆和船桨都用于推动船只，但是只有当罗马人在北方海域进行海上作战时，才会使用地中海类型的大型划桨船。

中世纪早期的西北欧和斯堪的纳维亚水手使用船首和船尾两头上翘的船只，这是后来许多中世纪船只的特点。这些特点使得船只能够轻易登上海滩并停泊，当借助风力航行时，也能起到很大作用，这似乎一直是人们偏爱的航行技术。建造船只时通常是先制作船体，用轻便的木板层层叠加建成，再堆砌砖块，用绳索将其捆绑固定在龙骨上，用铁箍扎牢，再用铁钉钉牢每块木板。到9世纪时，北欧的造船工匠已经建造了一种龙骨较宽的船只，主要依靠方形帆作为动力，而船桨只作为平静水域或者陆地河流中的辅助动力来源。典型的维京海盗船就是一种轻快的帆船，吃水很浅，很少或者根本不需要停泊设施。

船只是根据使用它们的社会团体的需要而设计的。来往于北海和大西洋的挪威和丹麦船只一般比在波罗的海航行的瑞典船只的体积要小，这种牺牲船只装载量的做法是为了让船能在最艰难的条件下航行。到13世纪中期，斯堪的纳维亚人和他们的日耳曼邻居都忙于利用更笨重、不太长的船只进行贸易，甚至进行军事行动。占支配地位的船只有两种：一种是“浮船”，这个词似乎起源于某种“空心豆荚”，形如香蕉，船体弯曲，船首和船尾高翘，但艉柱和艏柱很小，甚至没有。船的侧舵一般被用于操控船只方向。关于这种船的完好描述可见14世纪的温切尔西印章。“浮船”也许起源于低地国家，后来传播到英国和北欧，是14至15世纪最常见的货船。另一种船是“单帆船”，也许起源于弗里斯兰，其特点是构成角度的船首和船尾、平底和宽阔的船体。单帆船是12至13世纪汉萨同盟商人喜欢的船只。这两种船只都有一块方形主帆，悬挂在船中部的桅杆上。更大的风帆和更多的桅杆逐渐增加进来。商船和战舰上都使用后船楼和前船楼。浮船和单桅帆船发展的原因之一也许是港口的关税和航海税刺激了商人使用更少且更大的船只。另一个原因或许是船中央安装尾舵的方法于12至13世纪引入北欧，该方法更容易在这种船只中使用。还有一种说法

是，高边帆船更容易防止海盗的攻击。16世纪时，以更坚固、更灵活的龙骨船为基础的三桅帆船开始取代这些早期船只。

15至16世纪载着欧洲水手航行世界各海域的船只综合了来自地中海、印度洋和北欧的船舶设计建造传统。15世纪葡萄牙人喜欢的轻快帆船都有直接的、横梁式方向舵的船尾。它们都是用平铺法建造的，即木板与木板平铺连接，而不是像北欧那样用木板叠木板而拼接起来。它们既可以悬挂方形帆，也可以悬挂大三角帆，正如瓦斯科·达·伽马史诗般的首航印度的船队那样，在大西洋使用以前的风帆，但是在印度洋则换成了大三角帆。



西班牙“大帆船”

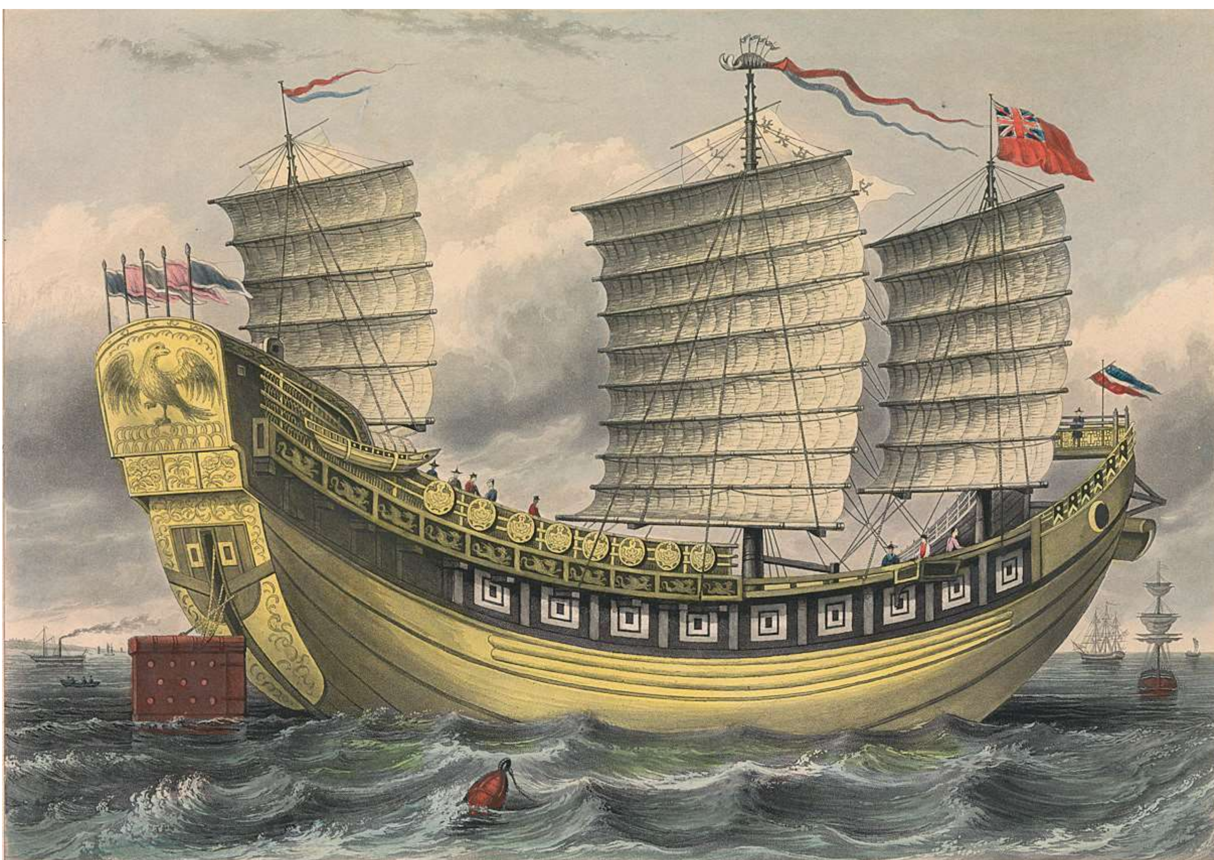
中世纪的商业贸易刺激了造船技术的进步。当时欧洲人广泛借鉴印度洋、北欧的造船技术，例如西班牙大帆船，在船首桅杆上增加悬挂三角帆。此外，这种帆船的体型、空间、桅杆数量、船只吨位均有增加，为的是运送更多的货物，以及安放沉重的大炮。

此后几个世纪里，欧洲造船技术的主要进步局限在增加船只吨位和提高航行速度方面。帆船越来越大，船面越来越光滑，桅杆和风帆也越来越多，以便尽量有效地利用风力。16世纪后期，排水量几百吨的船只比较多见，此后几个世纪里，人们建造了千吨以上排水量的船

舶。长途运输大宗货物的大型快船也需要保护。为了安全地运输大量财物，西班牙发明了最著名的“大帆船”。这是一种船身修长，拥有单层或双层甲板的海船，前后甲板高高翘起，船体镂空用于安放沉重的大炮。16至18世纪欧洲人的船载大炮数量剧增，使得他们能够有效地对抗东方的船只，攻占海岸要塞。例如，中国人在战争中一直使用火炮，但是他们没有在船只上安装大炮。

中国

远东的海洋远比地中海多风，作为推进动力的桨和橹不如风帆重要。在中国，最早从船头到船尾都使用风帆的明确证据可以追溯至公元3世纪，但在此之前风帆似乎就已经用于建造船只，简易的方形风帆也许在2000多年前就已经使用了。中国漫长的海岸线由几个主要的河口三角洲分隔开来，其中最长和最宽的河流是长江，这使得无数航海团体由此产生。到公元1000年末期，中国发展了各种用于近海和长途海上航行的船只。这一发展成果奠定了中国海船的特点，这种海船通常被称为“帆船”，适合在远海和诸如长江等宽阔的大河里航行。



中国古代船只

图中所示是一艘清末民用商船，后来被英国人秘密购买，并命名为“耆英”号。“耆英”号是一艘三桅平底帆船，舷部画有龙目，寓意保持正确方向，使用悬吊式穿孔尾舵，确保船只转向快捷而准确。它在21天的时间里完成了从香港经好望角绕行美国东海岸，最终抵达伦敦的远航，引起上至维多利亚女王，下至普通市民的极大兴趣。

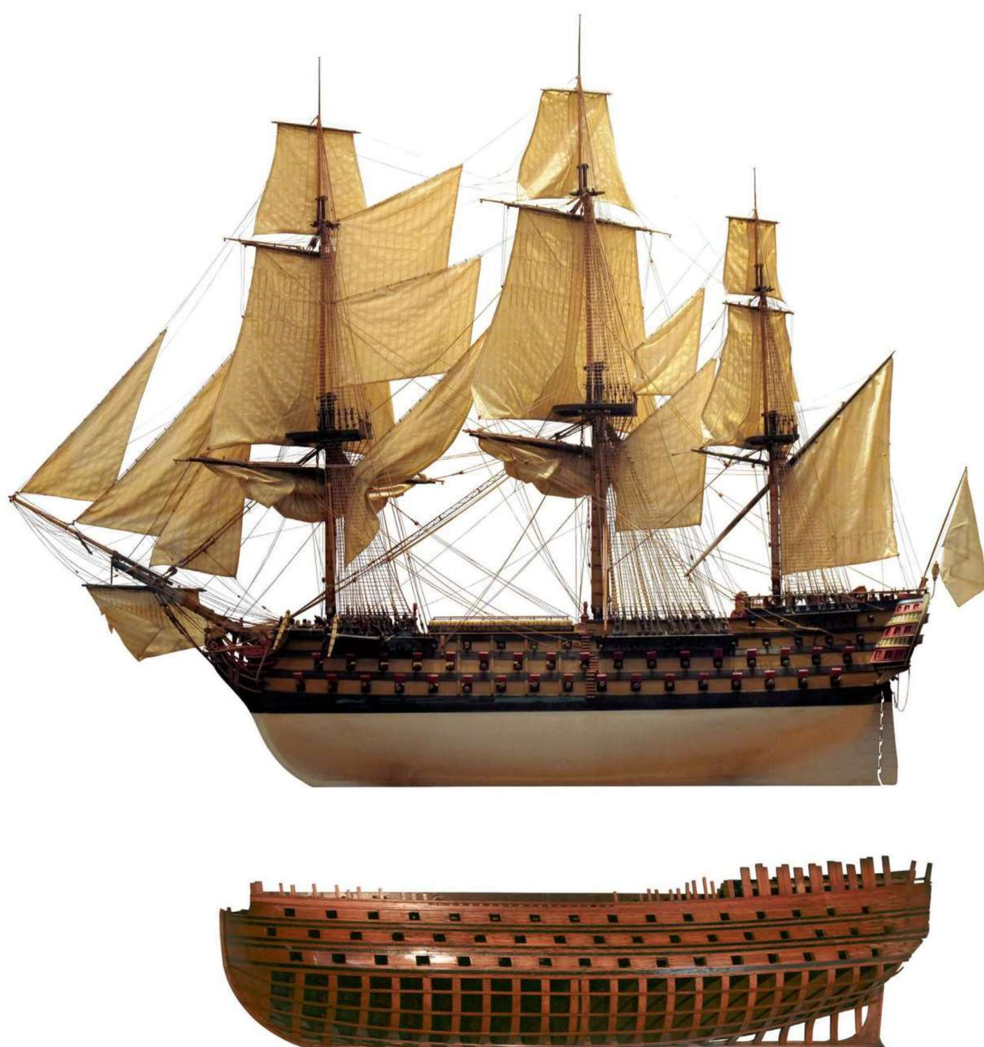
从13至14世纪起，通过威尼斯旅行家马可·波罗（1254——1324）和周游各地的阿拉伯地理学家伊本·白图泰（1304——1377）的描述，我们对挤满了海船的港口有了清晰的认识。结合欧洲和中国的文献，以及艺术和考古证据，我们能拼凑出14世纪中国典型大型商船的样貌。它们是用松木或杉木板建造的，由铁钉和各种堵缝材料加以固定，内部还有水密舱壁。它们装备4至6根桅杆，以及用帆布和席子制作、用吊杆加固的复合风帆。船身略显弯曲，但是船身没有龙骨，船尾是宽阔的立板或横梁，以便轻易地安装尾舵。尾舵的发明似乎至少可以追溯至公元4世纪。如果与主风帆连接起来，尾舵就能使中

国帆船根据风力和风向调整位置，船只转向快捷而准确，比阿拉伯和西方传统的标准索具、滑动龙骨或活动披水板等技术更加先进，从而使海员们更容易借助风力迅捷精确地调整方向。

现代海战的发端

16世纪，欧洲发展出了新式战舰。它们被设计成一个射击平台，目的是远距离炮击敌人。因此，近代的早期战舰设计者一味追求向敌人发射尽可能多的炮弹。战舰由多层甲板建造而成、重心低而且异常坚固。战术发展为利用宽阔的射击面，实现多门大炮进行发射。无论在海上还是陆地，“战术原则”就是使战舰驶过目标，然后从合适的距离进行威力强大的炮击。

海战面貌发生变化的著名例子是1588年企图入侵英国的西班牙“无敌舰队”被打败。当时英国拥有大约100艘战舰，主要是武装商船，其中包括大量的私掠船。英国舰队的船长是弗朗西斯·德雷克（Francis Dranke）这样的人，他们与海盗战斗的经验异常丰富。英国还有19艘作为海军指挥核心的军舰。这些船是大型的快速帆船，装载了足够多的大炮。英国船只的机动性强于西班牙的“无敌舰队”。英国舰队大炮的射程、威力和数量也强于西班牙舰队。西班牙舰队由地中海式的单层甲板大帆船、战舰、武装商船和大型船只组成，企图沿着英吉利海峡航行，逆着盛行的西南风，从低地国家征集和运输大量军队到英国。西班牙缺乏统一行动的基础，军舰缺乏足以牵制英军的远程武器；西班牙指挥官对于面对数量庞大、装备精良的敌军舰队，开展如此大规模且复杂战争所产生风险的认识也不够充分。



欧洲新式战舰

17世纪，欧洲各国普遍使用装配有重型武器的风帆战列舰，这种战舰低舷、横帆，设有多层火炮甲板，可以装载数十门甚至上百门大炮，作战时多艘战舰排成一列，从而发挥出极强的火力优势。

除了自己的战船和航海技术优势外，英国的胜利有一半得益于天公作美、敌人的战略拙劣。尽管如此，这场战争为后人提供了一种海战的经验，这种经验将在欧洲新兴海军强国的海上冲突中变得司空见

惯。为特定目的建造的、装载了高效火炮的战舰的好处已有目共睹，从海上进攻拥有强大海军之敌人的难度也昭然若揭。

从17世纪到18世纪，欧洲大国海船的吨位和火力都在不断增长。17世纪法国和英国舰队的大战舰都装载了50、60甚至70门大炮，排水量达到2 000吨。到19世纪中叶，一线作战的军舰可以装载130门大炮，排水量达到3 000吨。19世纪开始采用钢铁和蒸汽动力，20世纪开始采用柴油机动力，真正的巨无霸战舰得以建造出来，排水量达到5万吨。后膛式的高速发射火炮使它们能够进行远距离攻击。制导导弹和飞机进一步扩大了作战双方之间的距离，但是军舰作为移动炮台的原则基本没变。

蒸汽动力

蒸汽动力船舶的到来并未使航海技术在一夜之间发生革命性变化。经过几个世纪的船舶设计和航海技术改进，再加上航海者的高超技巧，意味着蒸汽动力必须大幅度改进，才能挑战风帆的主导地位。早期蒸汽轮船是由明轮驱动，这是一种推进方法，为罗马人所熟知。12至13世纪，中国人也偶尔使用过这种方法。

18世纪末，蒸汽轮船起初在法国、美国和苏格兰的湖泊、内河和运河中进行试验。人们传统上认为，第一艘实用的明轮蒸汽船的建造者是威廉·赛明顿和帕特里克·米勒。1801年至1802年，他们的“夏洛特·邓达斯”号（以它的贵族资助人邓达斯勋爵命名）在苏格兰的福斯克莱德运河上牵引驳船，但是由于人们担心它的冲积物会损坏河岸，遂将其废弃直至生锈腐烂。克莱德运河见证了另一艘明轮蒸汽船“阿盖尔公爵”号的航行，它于1814年完成了经都柏林和普利茅斯到达伦敦的海上航行。19世纪20年代，蒸汽轮船航行于世界各地的内河和大海，作为远洋船只，它们需要凭借相对较薄的船体容纳庞大的燃

料、引擎、锅炉和螺旋桨等，因此仍然存在劣势，这些因素意味着它们不一定超过帆船，特别是在长途的贸易和军事行动方面。

为20世纪大型、快速的商船和军舰的发展铺平道路的革新是螺旋桨。像日后出现的发动机一样，这种驱动蒸汽引擎动力的方法，仍然是世界各地的主要使用方法。它的起源非常普通。1836年，一位名叫弗朗西斯·佩蒂特·史密斯的农场主使用从一个船模上拆下的螺旋桨给一艘小火轮作动力，使其从泰晤士河口航行到福克斯通。由于得到财政资助和工程技术支持，史密斯创立了“螺旋桨公司”。1843年，该公司的“阿基米德”号证明那种动力系统能在蒸汽轮船上使用，杰出的I.K.布伦奈随后设计出了适合螺旋桨的钢铁蒸汽轮船。1843年建造的“大不列颠”号航速为9节，速度太慢，甚至赶不上货船。直到1845年，英国海军部才认识到螺旋桨的优势，皇家海军装备了螺旋桨的“响尾蛇”号与同样尺寸和引擎功率的传统明轮蒸汽船“阿勒克图”号进行对抗赛。后者被甩到了船尾，这有力地证明了螺旋桨的强大。尽管守旧者反对在吃水线以下刺穿船体以便驱动更快，蒸汽驱动的螺旋桨还是成为皇家海军铁甲舰的标准动力。

为了能够在全世界的商业航行和海战中有效地取代帆船，蒸汽驱动的螺旋桨轮船还需要更多改进。引擎必须更小、效率更高，特别是主要燃料煤炭既庞大又沉重。据估计，1850至1870年，世界蒸汽动力的船舶数量占比大约从15%增加到50%。此后蒸汽轮船成为主要商船。铁壳船建造技术的发展始于19世纪，因为工业革命的技术革新使钢铁变成了适合建造大型构件的材料。到19世纪80年代末，全世界的货船中有大约1/4是帆船。然而，尽管钢铁制造的蒸汽轮船的体积、速度和普及程度都在提高，人们仍然在建造帆船，其中不乏一些知名的大帆船，帆船仍在跨越大洋的贸易航线上贡献着自己的力量。

1850至1875年间，英国的蒸汽轮船急剧增加。1850年时英国的蒸汽轮船已经占世界蒸汽轮船总吨位的25%，到1880年时，英国所占的比

例已经超过50%。从贸易方面来看，英国及其殖民帝国主宰了海上世界。当时世界上的远洋轮船几乎都去过英国或英国控制的海港。

19世纪初，铁甲舰正处于试验阶段。第一艘正式的铁甲舰是1860年下水的皇家海军“勇士”号。19世纪的最后25年，世界海军大国都逐渐用钢铁制造的蒸汽军舰取代了木制帆船。



螺旋桨蒸汽轮船

螺旋桨蒸汽动力船舶是20世纪初航海技术的又一次新变革，图为1845年英国明轮汽船“阿莱克托”号与螺旋桨汽船“响尾蛇”号的竞赛。螺旋桨具有航速快、效率高的优点，“响尾蛇”号能够逆着“阿莱克托”号的引擎和划桨方向，拖着它走。

港口

最早的海运不需要什么特别的陆地设施，但是当古代各个文明开始经常性地进行贸易后，它们建设了港口，以便船只停泊。人们在印

度发现了最早的人工建造码头的证据。在孟买湾的拉合尔，考古学家发现了公元前第三个千年用泥砖砌成的矩形水池和码头。在印度杜瓦卡尔（Dvaraka）的水下考古遗址中，发现了公元前15世纪的港口遗存。在差不多同一时期的埃及，还有关于造船厂的文字证据。到公元前第一个千年末期，古代地中海和印度洋地区的大型沿海城市很可能都建造了码头和船坞。在较短时间里，拥有装卸器具、货栈、办公场所的建筑和设施在世界很多港口都出现了。虽然海运的改进使得港口技术的规模和实质发生了合理的变化，但是诸如码头和货栈等基本特征在几世纪里没有发生根本改变。前工业社会港口与现代社会港口的最大差异或许是规模。现代油轮和集装箱货轮经常停泊在面积相当于一个小城镇的港口。有一点必须强调，那就是在前工业时代，大多数海岸贸易港口与它们繁荣的农业和商业腹地之间是相互依赖的。马赛港就把法国的乡村和城镇与地中海联系起来。亚历山大港不仅为尼罗河谷地服务，而且也为近东各国服务，后者通过古代横穿沙漠的商队路线与各地建立了联系。拥有罗索尔和布罗奇作为港口的孟买湾为古吉拉特地区、印度河流域、北印度的粮食和棉花产区提供了良好的出海口。如果向北部内陆延伸，那么人们就可以进入中亚的主要商道。长江口一直是中国中部地区大量财物的主要进出口通道。为了贸易或者海战需要而控制港口具有巨大的战略意义。许多战争的爆发常常是为了争夺港口的出入权。

对港口产生重大影响的另一种现代化发展是货物和商品入港和出港方式的变化。公元前第一个千年，地中海沿岸地区、印度和中国都出现了连接主要港口与内陆中心的运河。但是，铁路与公路是工业时代的典型特征。它们的发展意味着人口和产业能够布局在远离服务于它们的海港。世界各地许多主要的贸易港口因此走向衰落，经常与提供贸易需求的船员进行交往联系的人口比例也下降了，即使曾经极度依赖航海业的英国也不例外。

发现海路

真正的航海技术包括在看不见陆地时能使船只从一个地方航行到另一个地方。在两个相互能看见的地方之间航行比较容易，但是当看不见地平线时，水手就必须用其他方法来确定航向。在不依赖航海图和仪器的情况下，最简单的方法就是“航位推测法”。简而言之，它是对一艘船只出发后的航行距离和方位的持续估算。即使一位船长对自己的船舶了如指掌，他也无法控制由于海况、洋流和风向而引起的航速和航向变化。利用“航位推测法”能比较可靠地在远海航行几百英里[注]，虽然累积的误差很可能导致在长途航行中无法到达目的地。关于目的地的位置和航线上的海洋特性，水手了解得越多越好。

在古代和中世纪早期，没有精确的地图或航海图，在大海里精确推算距离也是不可能的，所以水手主要依靠个人经验和对船只的航行能力、风向、潮汐、洋流、近海水域的深度，在特定水域发现的鱼类、鸟类、海洋动物及对各个海岸的特征的了解。如果有必要，他们还会利用其他水手积累的知识和经验。这种对各地的方位，以及如何到达目的地的了解，可以从对冰岛位置的描述中得到证明，它来自冰岛的《殖民地之书》，该书成于12世纪。

> “智者报告说，从挪威的斯塔德（Stad）向西航行7天到达冰岛的霍恩，从斯奈山半岛（冰岛西部）向西航行4天就到达格陵兰，海洋在这里最狭窄。据说如果有人从卑尔根沿着正西方向航行，到达格陵兰的送别角，那么他再航行半天就可到达冰岛南部。从冰岛南部的雷克雅内斯向南航行5天就可到达冰岛的斯莱恩角，从冰岛北部的朗加内斯向北航行4天就可到达北冰洋的斯瓦尔巴群岛。”[注]

这段摘录自冗长的关于冰岛早期历史和移民记录的文字生动地说明了航海图和仪器出现前的实际航海情况。航程是以一天航行的大致距离为基础来推算的。这并非意味着所有船只在相同时间里航行的距离相等。它应该被理解为非常粗略的估算，以一艘快速帆船在晴天而且顺风风力很大的情况下，能够（乐观地估计）航行的距离为前提。这里给出的数字相对合理地反映了真实距离，因为冰岛距挪威西海岸大致相当于它距格陵兰东海岸距离的两倍。实际上，很少有船只航速能如此快。到达冰岛和斯瓦尔巴群岛（又译斯皮兹比尔根岛）的时间是尤其乐观的估计，但是它们似乎考虑到了主要洋流和风向。在春天和夏天，从挪威出海向西航行肯定是有利的，但是夏末和秋天风向西吹的时候最为有利。那些作为标志的地方大多数是海岬。斯奈山半岛和雷克雅内斯就是冰岛西南海岸的两个小半岛。现代冰岛的首都雷克雅未克就位于两个半岛之间的法赫萨湾旁边。斯莱恩角曾经叫玛莉特半岛，位于梅奥的西海岸。即使是地势非常低洼的海岬，从海上10英里左右的地方也能被看见。对新手而言，区分海岸线上的不同海岬的确有困难，但是老练的水手能轻易发现它们之间的细微差异。经验丰富的水手记住了大量不同海岸的特征，这使得他们能够分辨何时到达某个特殊地点。他们还可以通过取自船底的岩石、沙子或稀泥来了解海底情况。探测水深也会很有帮助，不仅在决定继续安全航行的可能性方面，而且在推算一艘船只的位置方面。在水深变化大、地质条件复杂的海域，这些检验航行条件和方位的方法显然更有用处。地中海的水手比那些在北海和大西洋航行的水手更少使用这些方法。

水手们使用“航位推测法”并不能准确判断航行路线，相反如果算错一个航位，下一个航位也会不正确，由此累积的误差经常导致航行无法到达目的地。航海图虽然



波多兰航海图

水手们使用“航位推测法”并不能准确判断航行路线，相反如果算错一个航位，下一个航位也会不正确，由此累积的误差经常导致航行无法到达目的地。航海图虽然

能够帮助水手增加对海洋空间的地理掌控，但是保障安全航行的话，还得依靠水手们丰富的航海经验。

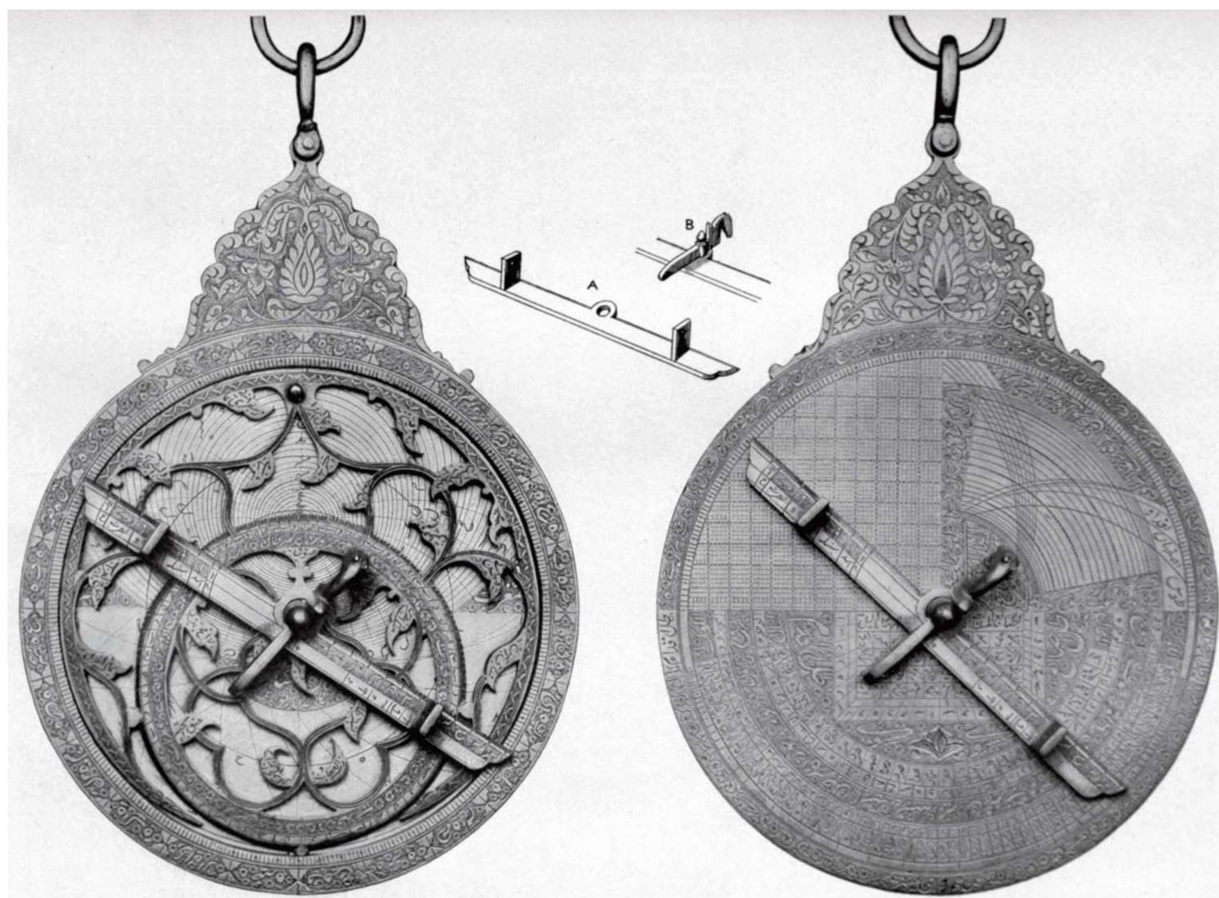
当地气象知识的重要性可用著名的季风例子加以阐释。东西向交替的季风对航海之所以重要，就是因为它们能使非常坚固的船只快速而直接地穿越印度洋。它们还促进了东非、阿拉伯半岛、印度、东南亚群岛沿海地区的航海事业。季风自6月到9月从西南吹向东北，11月到4月从东北吹向西南。季风的名称起源于阿拉伯语“mausim”，意思是“风的季节”。这些风促进了远距离季节性航海的发展。季风模式的发现是印度洋地区航海的一个巨大进步。大约到公元前第一个千年中期，或公元前600年之前，人们就掌握了季风的规律，使得东非与印度、印度与东南亚之间通过横跨印度洋建立了更直接的贸易路线。季风还改善了近东与地中海和南亚之间的航海联系。每个地区都增加了对其他地区各民族及其产品和需求的了解。地中海的水手最终从有经验的印度洋水手那里学会了如何预测和利用季风。

后来，欧洲水手取得了同样重要的发现。在15世纪后期和16世纪早期葡萄牙影响扩大的过程中，对西大西洋的风向和西非沿岸陆风知识的日益了解发挥了重要作用。瓦斯科·达·伽马在1497年到达好望角的航程中充分利用了盛行的季风。1611年，荷兰船长亨德里克·布劳沃发现了如何利用强劲的西风从好望角直接航行到苏门答腊与爪哇之间的巽他海峡。后来，在这些大西洋“咆哮的西风带”上的航行偶然会把船只吹向很远的地方，甚至吹到东方。1615年，澳大利亚西海岸就是这么被发现的。

世界各地早期的水手都利用天象指导他们沿着正确的航道行驶。如果人们可以看到并且掌握它们的类型，那么恒星是可靠的航行指南。尽管历史学家在中世纪文献里发现的航海水平与水手的口头传说之间存在很大差距，但从古代起，大多数航海文化便已了解相对位置的季节、纬度变化和正午太阳的高度。天文导航在热带海域比较容易，因为恒星更容易被观察到，这些地区的恒星方位相对稳定。在更

北面的一些地区，除了北极星之外，其他恒星的方位似乎都在穿过天际时发生了变化。15世纪，欧洲的水手开始使用星盘。这是一种比较精确的测量天空纬度的仪器，虽然它只能用于陆地或者非常平静的海面。

最早利用磁北极作为航海方位仪的时间难以确定。维京人就知道天然磁石的特性，他们以此作为航行的辅助，但是西欧最早提及水手使用的指南针是12世纪后期的文献。



水手的星盘，带有平衡环和计量刻度

水手的星盘包括一个圆形环和仔细区分的刻度表，虽然这种仪器代表的导航进步并非海上扩张的必要前提，但是它们的确有助于为水手们开拓贸易网络带来更大信心。

传统观点认为，意大利的阿马尔菲港的水手在地中海航行中最早使用指南针。像中国人一样，欧洲人发现，漂浮的指南针是非常有效

的，他们在铜鞘里装备一根指针，以便它能在卡片上指出方位点。15世纪，在欧洲的航海领域，指南针导航变得更加普遍了。通过使用指南针、航海图和航行方向名单，意大利水手发展了一套在地中海及其附近地区精确定位的方法。阿拉伯航海家在13世纪使用航海指南针，也许是从欧洲人那里学的。印度洋的水手比欧洲水手更多地利用详细的天文知识。阿拉伯人称之为“阿尔卡马尔”的系统，用一根木棍和一根绳子测量某个天体的纬度，并利用同样的原理制作星盘。导航技术的一个重要发展，是计算船只航程的时间单位从“天”缩减为“小时”，最后精确到“分”甚至“秒”。玻璃制造行家威尼斯人制造出高质量的沙漏，13世纪时被广泛使用，但是沙漏计时太不精确。13世纪著名的加泰罗尼亚哲学家拉蒙·勒尔总结了一种按照“小熊星座卫星”的运动来确定时间的方法，这是围绕北极星运行的星座中的两颗恒星，但这种方法在应用中会产生很大误差，特别是在没有特殊仪器的情况下。即使17世纪机械钟变得普遍时，它们仍然缺少精确导航所需要的准确性。

随着15世纪末全套天文表的出版，从理论上说，通过简单计算正午太阳的位置和固定经度的时间差，比如格林尼治时间与当地时间的差异，人们可以确定自己的位置是在该点的东边还是西边。东经或西经每差15度，便与格林尼治标准时间相差1小时左右。直到这时，计算海洋经度才变得可靠。为了解决精确记录格林尼治标准时间的难题，欧洲各航海大国进行过多种尝试。凭借其特有的私人事业与国家指导相结合的方法，英国议会于1714年通过法令，设立“海洋经度发现委员会”，为精确度在30英里以内的计时体系提供两万英镑奖金。1765年，英国钟表匠约翰·哈里森（1693——1776）因制作出体积小、精度高的航海经线仪而赢得了这笔奖金。直到对哈里森的航海经线仪的实用性感到满意后，委员会才发放了全部奖金。1775年，库克船长利用哈里森设计的航海经线仪进行了其中一次太平洋航行活动。如果与天文表和精密测量仪器——如1757年发明的六分仪——一起使用，那么航海经线仪就能够提供一套真正精确的经度和纬度测量系统。人们

在格林尼治国家航海博物馆里还能见到这种仍在运行的海洋经线仪。直到1880年，世界各地的贸易网络正在交汇合一，英国的海上实力处于鼎盛时，格林尼治的坐标才被确定为这种本初子午线。



古代中国发明的指南针

中国人早在战国时期，就发明了一种具有磁性、形似勺子的磁性指向器——司南，这是最早出现的指南针。11至12世纪，指南针被应用于海上导航，后来由阿拉伯人传入欧洲，改变了西方的航海技术。除司南以外，中国发明的指南针还有多种形式，例如玄鱼、指南龟、罗盘等。根据不同原理，又可以分为水浮式罗盘和旱罗盘。

20世纪80年代中叶以来，一种完全不同且简单的确定海上或地球表面位置的系统出现了。这就是全球定位系统，简称“GPS”。美国国防部发射的绕地球旋转的24颗卫星传输信号至便携式接收器，通过测

量3个或更多卫星接收信号的时间差异，接收器就能提供误差不超过几米的精准定位。

---

1. 近东是政治地理术语，一般是相对中东、远东地区而言的概念，指距离西欧较近的国家和地区。——编者注
2. 1英里=1.6093公里。——编者注
3. Byock, Jesse L., Medieval Iceland: Society, Sagas and Power, University of California Press, Berkeley, 1988,p.1.

第2章 贸易



“贸易”可以被定义为“任何具有交换性质的商品或财富的转移”。长途贸易并非人类社会必要或固有的功能，但是它却成为整个城市化历史长河中最为普遍的现象。我们有理由相信，人类首次冒险航海的目的是从海洋中获取食物，比如各种鱼类或哺乳动物等。因此，最早的海上贸易是以物易物，捕鱼共同体用海产品来交换粮食、衣服和工具等。通过长途海上贸易建立的联系是经济文化交流过程的关键因素，而这种交流塑造了地中海地区、近东和中东地区、印度洋地区以及远东地区各具特色的文明模式。

正是在包括尼罗河河谷、幼发拉底河、底格里斯河甚至印度河河谷的“肥沃新月”地带，早期城市文明的兴起促进了海上和陆地贸易的发展。到公元前第四个千年后期和公元前第三个千年早期，精细的农业技术和组织使这些地区的社会逐渐复杂繁荣起来。随着手工匠、商人、航海家、士兵、传教士、执政官与统治者的功能专业化，他们便从初级农业生产者中分离出来，社会分化与等级体系开始产生。这些集团认识到，错综复杂的陆地和海上贸易网络的发展能为近东和印度的城市、宫殿和神庙的消费阶级提供丰富多样、质量更好的原料或手工业品。公元前第二个千年，大大小小的王国和帝国开始形成。中国也出现了与之相类似的发展，但这种发展的动力来自江河贸易而非海上贸易。





早期海上贸易

文明诞生最初，非洲地区、地中海地区、两河流域地区已经开始了海上贸易。他们交换的商品以生活必需品为主，如粮食、木材、家畜，偶尔也有比较精致的装饰品、珠宝或者瓷器。图中展示的是腓尼基、埃及、迦太基、古罗马的手工艺品。









几千年前，生活必需品如食物、家畜、奴隶，以及更精致一些的物品如香水、香料、贵金属和纺织品贸易在古代地中海、印度洋和大西洋的地方性或区域性层面上进行。有些商品广受欢迎，由于可以通过海上贸易获得，它们的价格根本不与实际价值挂钩。几个世纪以来，玻璃珠是南印度和美索不达米亚出口的一种重要商品。马尔代夫群岛的玛瑙贝壳则更受欢迎。它们被用作装饰品、身份的标志和多子多孙的象征，以及从中非到中国等国家的货币形式。

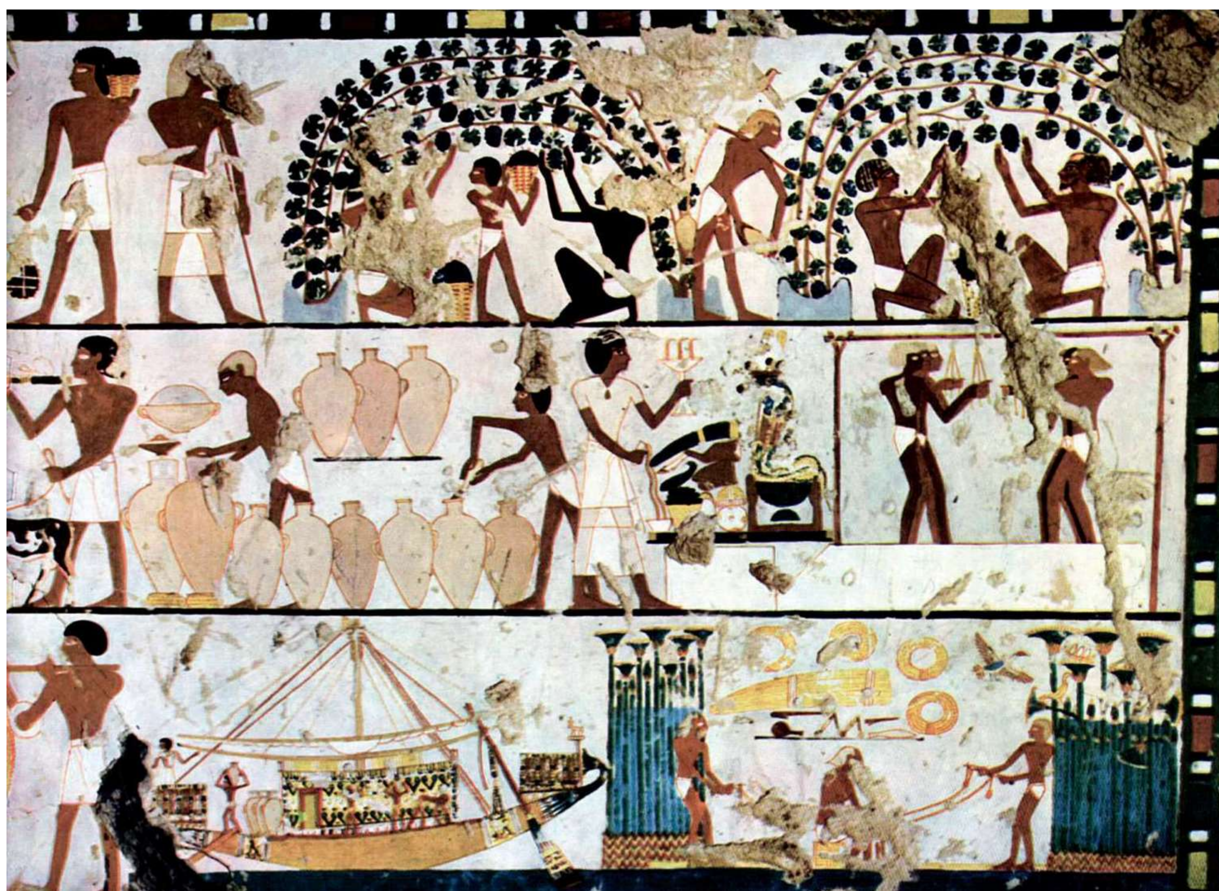
古代地中海地区的海上贸易

得益于越来越多的官方和私人书面记录、碑文以及文学作品，我们可以清晰地了解到地中海地区从公元前第二个千年末期开始形成的

海上贸易模式。一般来说，从公元前1500年开始，来自腓尼基城邦的商人和黎凡特海岸的商人开始成为海上贸易最重要的一个群体。地中海地区都受到周围更大的城邦的支持或某种程度上的控制。埃及控制南部，赫梯人控制北部，亚述人、巴比伦人和波斯人控制东部。他们都需要当地有用的原材料如木材、亚麻和本地手工制品，尤其是家具、金属器皿和昂贵精美的服饰以及跨过地中海才能够得到的东西。这些需求不仅促进了商品贸易这一形式的出现，还构成了一种朝贡体系。尤其是在强大的新亚述人和波斯帝国控制近东地区的公元前1000年到公元前500年间。沿海城市如提尔、西顿、比布鲁斯和乌加里特则是手工匠和商人的聚集地，他们还向近东地区的寺庙和宫廷提供所需的商品和奢侈品。黎凡特海港被一些中间商占据，他们的航海活动成为社会与宗教之间，商业与文化交流之间的润滑剂。虽然腓尼基人与他们北方和南方的邻国从未形成一个完全统一的黎凡特城邦，但他们是几个城市的集合，并与周边形成紧密的政治、经济和文化关联。他们将海上贸易视为税收的重要组成部分，但政治相对独立。这些商人组成若干群体，他们的交易并没有受到城邦统治者过多的限制。商人们可以通过对港口的商品收税来积累财富，但他们的政治权力依附于通过海上贸易所发展的那些重要顾客，即大型集权式国家。

公元前1100年左右，著名的埃及僧侣温纳蒙的旅行故事使我们洞察了地中海贸易的本质。温纳蒙从自己的故乡底比斯出发，去购买用来祭祀阿蒙神的木材原料。他先抵达坦尼斯，再从这里前往比布鲁斯，但是当他经过多珥时，遇到了臭名昭著的海盗提科斯的袭击，提科斯抢走了用来交易木材的贵金属。在西顿，他虽然从提科斯手中抢回了一部分珠宝，但并不能满足交易木材所需的数量。于是他不得不求助自己的雇主，要求再派人送些黄金、银器、亚麻制品、垫子、牛皮、小扁豆和鱼。这些由奢侈品和食品组成的物品基本上代表了埃及和腓尼基之间贸易的主要商品，比布鲁斯的商人可以将商品留下来供自己使用，也可以用来出售和赠予。

黎凡特商人的成功与文化影响的扩大得益于他们强大邻国的扩张。商品需求量的增加对他们供应商品的能力提出了更高的要求。公元前8世纪，腓尼基的海上贸易规模超越了东地中海，并在西班牙、撒丁群岛、西西里以及北非海岸建立数不清的定居点。其中，位于突尼斯海岸的迦太基成为一个强有力的城邦，它的发展被视为黎凡特文化的先驱，在与当地居民的往来中促进了城市化的进程、国家的建立、复杂社会的等级区分以及商业的发展。希腊人拥有属于自己的文字，此外还可能存在很多与腓尼基人交往的早期的政治经济机构。他们相应地也被视为在意大利城市文明发展中，以及古代文明最为富有和强大的国家罗马的崛起过程中贡献最多的群体。



古代地中海地区的海上贸易

早在公元前4000年左右，埃及人已经航行至地中海东岸、红海甚至亚丁湾，与当地人展开商品交换。埃及盛产金矿，他们用金子或者木材、粮食、牛换取药材、纺织品和珠宝。

希腊和罗马

希腊人从青铜时代起就开始了跨地中海的贸易活动。但在公元前1200年左右，希腊的贸易规模极速下降，原因在于希腊进入了学者们所说的“黑暗时代”，在公元前8世纪时才开始复兴。此时的希腊商人开始同周边的腓尼基人、叙利亚人、伊特鲁里亚人以及其他一些地方，如叙利亚沿岸的米纳和那不勒斯湾的伊斯基亚等进行贸易往来。希腊在地中海贸易复兴的一个原因是很多类似于黎凡特那样的小而独立的城邦的发展。这些城邦之间在海上进行自由贸易，交易的商品可以在数量众多的天然的小的海湾和水湾间轻松转换。

大量的考古发现如手绘的花瓶、双耳瓶等瓷器残片证实了希腊和罗马的贸易。这些瓷器代表了那些来自罗马或希腊的商人，或者与希腊人和罗马人有贸易往来的人。并不能说这些瓷器就是贸易的主要商品。它们也许就是普通的盛酒或鱼酱的容器，或者是那些价值一般的，同奢侈品一起运送，作为压舱物的彩陶。

一些地方因某种商品而闻名，如埃及的玻璃、科斯岛的纺织品、雅典的橄榄油、黑海的鱼以及西西里的粮食作物。专业市场涌现出来，或者因为靠近贸易路线以及货源地与集散地，或者由于一些有利的政治条件。因此，科林斯很早以前就成为整个陆地与海岸贸易的中心。希腊的罗德岛，位于黎凡特和爱琴海之间，毗邻埃及，因其有利的地理位置而发展起来，后来成为爱琴海地区一个重要的粮食市场。公元前166年以后，提洛岛成为一个自由港口，同时也是一个重要的奴隶贸易中心。亚历山大里亚在托勒密王朝和罗马帝国统治时变得繁荣起来，成为一个连接印度洋、亚洲和地中海的贸易中心。



米诺斯文明时期的希腊

希腊人也是最早孕育海洋文明的民族之一，他们是天生的海员和商人。早在米诺斯文明时期，希腊人就已经航行至西西里、叙利亚甚至黑海沿岸，与当地人进行贸易往来。

不管是通过战争、走私、非互惠性的礼物赠予，还是通过进贡，这些商品与奴隶的非交易式流动也同样是古代经济活动的一个重要方面。海军与海盗可能会偶尔干扰地中海的海运贸易，但他们很少造成长期的破坏。此外，这些地区的居民也没有兴趣阻止商人们在城市之间运送他们的货物。战俘或是海盗俘虏都是希腊和罗马奴隶贸易的交易对象。公元前2世纪至公元前1世纪，罗马人从西西里岛和非洲获得了大量进贡的粮食。尽管如此，古代地中海的经济特征体现在海上贸易十分发达，尤其是在罗马帝国的鼎盛时期，它是古典文明不可或缺的一部分。

大部分的海岸城市都建有码头设施，包括仓库和为商人和治安官设置的办公室。在大城市，也可能有专业化的市场，例如雅典的水产

市场或者是亚历山大港的奴隶市场。罗马人可谓是伟大的土木工程师，他们创造了许多实用且美观的建筑。他们甚至建造了混凝土结构的城市水渠设施，这使得大规模的商业港口得以产生，例如利比亚海岸的大莱普提斯、巴勒斯坦和奥斯蒂亚的凯萨里亚，以及位于台伯河口处的罗马港。海上大宗货物的自由流通使大城市的规模迅速扩增，需要建立一支25万人的常备军，而后者反过来又促进了前者的发展。公元1世纪到4世纪，罗马大概有100万居民。然而，其本身的农业粮食产量尚不能满足这些人口的需求，因此商人从海上运回来自西班牙、非洲、法国、撒丁岛和西西里岛以及地中海其他地区的粮食、葡萄酒等商品。



古罗马城市鸟瞰图

这幅罗马城鸟瞰图选自1572年格奥尔格·布劳绘制、霍根伯格刻印的《寰宇城市志》，它还原了罗马的城市形态，图中可以清楚看到沿台伯河修建的港口城市和高架引水渠设施。

小规模的长距离贸易由职业商人操控，他们要么从生产者那里直接用钱或者物品进行购买，要么从其他商人手中购买，然后再卖给消费者，之后获得现金或实物。这样的贸易大部分都是投机性的，为了卖掉自己的商品，商人们可能不得不去很多地方。在文学作品中，这种类型的商人都是有些经济实力的自由人，来往于各个市场之间，购买与出售不同数量的商品。他或许也有自己的船只，但是大部分商人则与船主形成了一种暂时的合作关系。希腊人和罗马人都对商人持有强烈的社会偏见，在他们看来，商人在社会层面和道德层面都不如地主。通过限制元老院议员所拥有的船只的大小，罗马人试图立法限制贵族从事海上贸易。虽然这样的法律看起来旨在维护占统治地位的贵族的形象，因为他们的地位要优于商人，但事实上，罗马帝国富有的地主们大量参与海上贸易。罗马从事海上贸易的商人出于宗教和社会目的形成了一个联合体，意识到海上贸易重要性的帝国当局鼓励他们将产业和生意传给继承人。

在古代地中海的许多地方，女人参与贸易活动往往受到法律或习俗的限制，在没有男人管理的情况下，她们无法独自进行大规模贸易。她们通常交易一些适合女性的商品，比如食物、小件衣物，尤其是香水。在一些文字资料中偶尔也可以发现妇女从事规模较大的贸易，通常是通过代理商进行，尤其是公元前3世纪以后，此时更多的妇女开始获得经济独立，随后便从事一些贸易活动。

奴隶与享有市民权的人也经常性地参与到海运贸易中来，既作为自由人的助手，也作为半自由机构。古希腊法庭演说中的一些最著名的贸易争端就包含奴隶和曾经的奴隶。罗马解放了相当多的奴隶，其中一些人后来通过商业贸易积累了财富。在阿比特·彼得罗纽斯的早期古代小说中，虚构了一个名叫特里马乔的自由奴隶，继承了他前任主人的财产后从事海上贸易活动：

长话短说，我建造了5条船，搞到了一船葡萄酒。当时，这可是非常贵重的。我把它们运到了罗马。然而有一天，我们遭遇了海神的袭击。船都被毁了。你也许会认为我在骗你。但这是真的，并不是我编出来的。我因此沮丧了吗？没有，我向你保证。我全当什么也没有损失。我又建造了一些更大更好的船，获得了更大的成功，所有人都称赞我的勇敢。你知道，一条大船的后劲是很大的。我再次运送了葡萄酒、熏肉、豆子、巴布亚香水和奴隶……有一次我挣到了1 000万。我立即买下了我主顾的资产。我建了房子，买了奴隶和家畜；不管怎样，我觉得自己过得很滋润。注

特里马乔的故事固然有为了文学效果而夸大的成分，但却十分生动地表现出了个别商人所要面对的风险刺激和潜在收益。透过那些设备装置、废弃的仓库和破旧的商船遗迹，可以看出罗马帝国（公元前31——公元400年）时期，海上贸易在某些方面的规模要更大。大量粮食、葡萄酒、橄榄油和其他产品通过往来于产地和销售地之间的商船进行流通，同时面向城邦和私人顾客。



罗马商船及其海上贸易

公元1世纪，罗马帝国是当时西方世界空前强大的国家，它凭借自身实力发展海上贸易，建造了技术先进的“考贝塔”商用货船，这些商船一度遍及高卢、黑海、埃及、中东甚至亚洲地区。

一般来说，上面所描述的海上贸易模式在其他地方也可见到。城邦的日趋强大与稳定，持久而复杂的经济体系的形成都促进了海上及陆上贸易的发展。到公元1世纪中期，我们所说的旧世界的大部分地区通过广泛的贸易网络联系在一起，其中有很多是通过海运贸易。虽然只有船匠、水手和从事海上贸易的商人全部依靠航海来获取日常所需的家畜。但可以确切地说，是海上贸易网促进与维持了高度多样化的社会结构，同时社会内部开始出现专职的商人、神职人员、军人和教师。在此要强调一下贸易中流通的商品种类，其中大部分是食品、原材料如金属和木材、布料、芳香剂和香料。这些商品都已深深融入欧洲、地中海地区，以及近东和中东、南亚和东亚地区，这也使它们成为文明化的一部分。

印度洋

跨越阿拉伯半岛的商队将印度洋与地中海地区、近东与中东地区联系起来。公元1000年，南亚大帝国出现，促使因印度洋地区贸易网而发展的地区的城市化进程加快。商品、资金、技术和思想的交流刺激了统治阶层对农民征税，同时也刺激了地区性的市场与贸易网的增长。此外，还促进了农场、森林和山坡农林作物产量的增加，鼓励人们交易贵金属和进口商品。这种贸易在政府人员、手艺人、宗教文化精英与那些从事奢侈贸易的商人之间展开。因此，城市文明化开始在近东地区发展起来。非洲之角和东南亚也在一定程度上对海上贸易带来的刺激做出了回应。

地中海、近东和印度洋地区的海上贸易受益于罗马（后为拜占庭）帝国的相对稳定和繁荣。尽管其主要对手波斯帝国占据优越的地理位置，罗马自身则处于劣势。这一地区先是处在帕提亚人的统治下，到公元3至7世纪，又在萨珊王朝的统治下。渐渐地，萨珊王朝势力扩大，控制了阿拉伯半岛的关键地区，特别是佐法尔和阿曼。早在公元1世纪，罗马人就意识到他们在与南亚和中国的贸易中处于劣势，这一点在老普林尼的《自然史》中就有记载，他于公元79年死于维苏威火山喷发。从波斯人的角度来讲，罗马的金银使印度商人变得富有。因此，他们能更好地在波斯湾与靠港口供应的内地贸易区进行贸易。公元5世纪时，由于罗马帝国分裂，罗马黄金的流通量下降，于是印度商人便将目光转移到了东南亚的黄金产地。



东西方贸易中转站——金角湾

君士坦丁堡的港口城市金角湾，扼住欧亚大陆的交通咽喉，是拜占庭帝国重要的商业据点。阿拉伯商人将他们从东方世界采购的香料、瓷器、茶叶运到君士坦丁堡，然后转销给那里的威尼斯商人，与他们交换欧洲产的金矿、橄榄油或者羊毛挂毯。

阿克苏姆是文明化的一个生动例子，它因加入印度洋贸易网络而变得繁荣。它是尼罗河河谷以南的非洲首个城市化的地区，公元前1世纪到公元7世纪是它最繁荣的时期。阿克苏姆的贸易范围随着地中海文明化而扩大，经由埃及、阿拉伯半岛到达印度。借助季风，印度和红海地区的贸易不断增长，这可看作是阿克苏姆兴起的一个原因。公元2世纪到公元4、5世纪，由于频繁的战争和政治因素，导致索马里和阿拉伯西南地区的贸易受阻，这一时期也是当地基督化的过程。阿克苏姆拥有一支重要的商人船队和一支海军，这使得他们控制了红海和亚丁湾的贸易。其主要港口阿杜利斯在公元6世纪取代了也门的贸易港口萨巴和其他小的王国，成为印度和埃及之间的主要贸易转口港。

在伊斯兰国家的海上贸易兴起之前，红海南部的贸易主要集中在也门（松香，比如乳香和没药）、埃塞俄比亚和索马里（黄金、生铁和松香）。逐渐地，东非大部分地区开始融入与南亚的贸易中。也门商人和后来的阿克苏姆商人的贸易冒险活动沿着海岸线，一直到达非洲之角以南。相比地中海和南亚地区的商人，他们的冒险活动既没那么频繁，也没那么有影响力。这是因为他们所接触的索马里和肯尼亚人聚居区并非大的城邦，后者与发展到一定程度的城市文化没有太多的联系。当地居民不生产复杂的商品，只是提供生铁和犀牛角等原材料。

这幅油画描绘了开罗的阿拉伯商人，他们频繁出现在非洲——印度洋的海上贸易网络中，从埃及、索马里经红海到达阿拉伯半岛甚至印度，与当地人进行大宗商品贸



《开罗地毯商人》

这幅油画描绘了开罗的阿拉伯商人，他们频繁出现在非洲——印度洋的海上贸易网络中，从埃及、索马里经红海到达阿拉伯半岛甚至印度，与当地人进行大宗商品贸

易。

公元1000年，印度洋地区海上贸易网络的范围空前扩大，从地中海沿岸、美索不达米亚、东非海岸北部和西部，到东南亚群岛和东亚的南中国海。南亚和阿拉伯半岛的商人和船员控制着这一区域的贸易。他们的港口和商船总是装满大量来自各个地区的特色产品和财富。

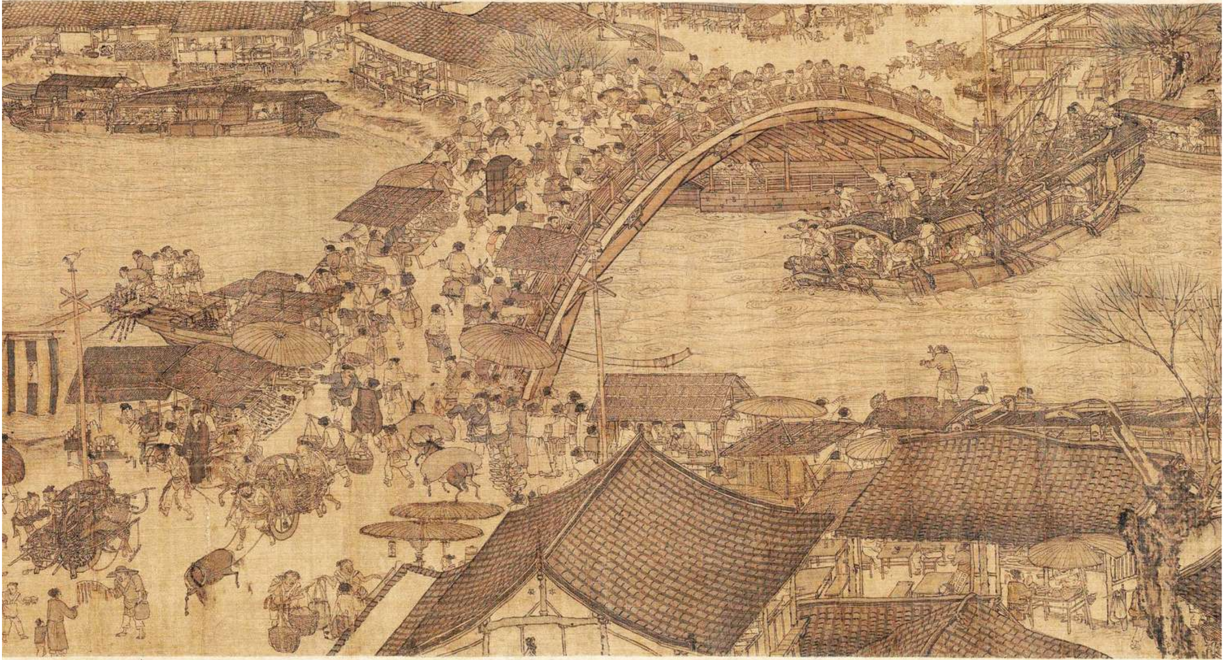
季风的规律性对商人来说是一大好处。因为季风强度不同（西南亚季风尤其猛烈），所以并不是任何时候都适合航行，他们依季节而变化，使远距离航海得以进行，并有规律地与遥远的地方开拓贸易联系。因此，人们可以更重视有规律地获得来自遥远国度的材料和产品，也可以更依赖在遥远国度的市场出售自己的产品或通过贸易获得产品。漫长的季节很难被避开，在季风不利于航行的时候，某些港口不得不维持几个月的平淡期，因此商品的流通通常是发生在季风条件利于航行的时候。只是在蒸汽时代到来后，这种受季风影响的情况才有所改变。但是季风雨的到来也为这一地区的农业发展带来所需的水资源，所以说人类在陆上和海上活动的季节性变化都离不开天气因素。

历史学家肯尼思·麦克弗森强调“贸易平衡”对南亚地区的发展十分有利：“简单来说，南亚出口商品的价值远大于进口商品，于是大量金银流向了次大陆地区。”[注]虽然大量黄金经由陆路从中亚和西伯利亚流入印度的精英阶层手中，但在公元100年，大量的黄金开始从地中海、东非（间接到西非）以及东南亚地区流通到南亚商人感兴趣的地区。

东南亚和中国

东南亚贸易网络的发展是人口密度的增长、社会和经济差异的加大以及海上技术的发达相结合的必然结果。最初，该地区的航海就对旅行和交流具有重要意义。在更新世末期，随着航海水平的发展，水稻和其他谷物的种植技术也随之提高，几种主要的家畜和家禽——如猪和鸡——传播到整个地区。到公元前第一个千年末期，来自东南亚的商船抵达了中国和印度的港口。他们用丁香、水稻和锡交换中国的丝绸、铜、罗马黄金和印度棉布。城市文明的发展步伐在这个地区要慢于中国或南亚，国家的最早建立是依靠农业生产率提高、采集物的剩余以及金属制品和陶瓷等手工业的发展。然而与印度洋、中国和地中海建立海洋贸易联系，似乎鼓舞了在岛屿之间，或在三角洲和大河的河口建立沿海贸易国家。在随后的1000年里，这些地区的城市和宫廷对商品需求的不断增长推动了跨印度洋和东南亚到中国的海上贸易不断增长。到公元9世纪，中国商人开始进入东南亚和印度的港口市场。阿拉伯和波斯的商人远航至遥远南部的非洲东海岸，最远到达了莫桑比克和马达加斯加，他们在那里遇到了马来西亚移民的后裔。

在公元第一个千年和第二个千年早期，中国的海上贸易之所以扩张，有几大因素。对进口货物和中国出口市场的需求都有所增长，这从根本上都是受中国经济增长的刺激。唐宋时期中国的人口数量几乎增长了两倍。到12世纪末，中国人口已达1亿。增加人口的生存要靠土地资源的更深入开发，不仅是技术开发，也依靠对农业劳动力的组织和控制，尽管地主与佃户之间，工人与商人之间的关系几乎始终是中国内部动荡的根源。中国北方人口迁徙到中原和南方地区，这也是人口平衡的一个转变。金属制品和纺织品——不只是丝绸，还有麻布和棉布的产量增加。高质量的陶瓷器产量增加，技术改善，达到了完美的水平，使中国瓷器傲视大部分文明世界。



北宋时期的海上贸易

北宋时期的中国海外贸易发展迅速，在当时世界贸易网络中占据重要地位。当时出现的交子成为国际流通货币，商品远销南亚、东南亚甚至地中海地区。《清明上河图》描绘了20多艘船只，折射出北宋航运业的发达景象。画中出现的香药铺，反映了北宋的“香药海上贸易”。

从东南亚跨印度洋到中国的海上贸易稳步增长，无疑是这些地区的城市和宫殿对大量产品和货物日益增长的需求所刺激的。到9世纪时，中国商人开始参与到东南亚和印度的港口市场中来。宋朝（960——1279）时期的中国是一个空前和平稳定的时期，经济得到巨大增长，国内的农业、手工业和贸易迅速发展，以中国海运为主体的南亚和东南亚的海外贸易繁荣发展。自11世纪开始，中国参与海洋贸易的步伐迅速加快，11世纪全球范围的贸易迅速发展，高质量的瓷器、纺织品（尤其是丝绸），以及金属制品漂洋过海，用来交换宝石、香料、谷物和纺织品（尤其是棉花）。

宋朝的海外贸易十分可观。从海上贸易关税可知国家的收入情况，根据进口商品的不同类型，征税的额度从10%到40%不等。10世纪时，这一数额涨幅非常平稳，只有50万吊[注]，但到了11世纪，增长至

6 500万吊。到了12世纪初，关税增长到占全国总收入的20%。13世纪时，蒙古的征服对海上贸易的干扰很小。他们向海外扩张，包括1281年入侵日本，但在日本被传说中的“神风”飓风破坏了。蒙古人也没有试图干扰日益扩张的宋朝商人到东南亚，尤其是越南和马来西亚的贸易活动。事实上，蒙古人对越南、柬埔寨和爪哇的远征甚至可能加强了中国南方与这些地区的联系，为此后明朝初期统治者更雄心勃勃的远征铺平了道路。到14世纪和15世纪早期，中国就已成为南海地区在商业和军事上占统治地位的海洋国家。

哥伦布航海发现之前的美洲和大洋洲

出于不同的原因，美洲和大洋洲不可能用上面的方式进行论述。我们可以清楚地看到，在15世纪末，美洲已经有相当发达的海上和陆上的贸易网络。尤其是加勒比海的群岛和海湾，那里是天然的海上交流舞台。从考古发现来看，打火石、陶器、石珠子和衣服配饰都是加勒比地区海上贸易的商品。金属、黑曜石、纺织品以及可可豆看来同样经由海洋到达世界其他地区。早期西班牙扩张活动常常遇到一些从事海上贸易的皮筏和木舟。这种贸易大部分集中在中美洲的主要城市文明地区。

1502年，哥伦布在第四次远航中曾记载了中美洲洪都拉斯海上贸易商品的多样性：

> 我们的独木舟与帆船一起同行，感谢上帝，我们的人免受任何艰苦或危险，并带回了当地众多特产。昂贵的货物堆成了山，不同款式不同颜色的棉斗篷和刺绣无袖上衣。有凹槽的长柄木剑、小刀、火石、短柄小斧等。食物方面，这些当地人与伊斯帕尼奥拉岛的原住民所食用的食物相似，同时还有用玉米酿的酒，味道有些像英国啤酒。[注]



塔希提的波利尼西亚船只

18世纪70年代，库克船长航行到太平洋沿岸的岛屿塔希提，发现了仍然处在原始文明阶段的波利尼西亚人。这幅1776年创作的画作描绘了波利尼西亚人使用的传统船只，与旁边先进的英国船舰形成了鲜明对比。

从这方面来看，前哥伦布时期美洲的海上贸易与旧大陆十分相似。它们之间最大的区别在于，美洲跨地区贸易没有特别重要的显著证据来证明。大约10万年以前，人类文明出现在东南亚群岛上。35 000年之前，人类掌握了足够的海洋知识，于是他们穿越汹涌的海洋来到印度尼西亚，新几内亚，婆罗洲和澳大利亚。作为最具冒险精神的群体，马来——波利尼西亚人最终迁徙到东非海岸以及太平洋上的岛屿，包括所有定居点中最遥远的复活节岛。美拉尼西亚和波利尼西亚岛群的开拓要远远晚于东南亚岛群，是在新几内亚居民习得农业技术和种植作物与养殖动物很久以后。他们独特的源自摩鹿加群岛的拉皮塔风格陶器，向东最远在位于西经140度、距澳大利亚西北部有5 000

英里的马克萨斯群岛被发现。在岛与岛之间航行的过程中，他们乘坐有单或双的船体和舷木支架以便保持平衡的轻型木船或独木舟。在公元前1300年以前，他们曾远航至斐济，在公元前第一个千年里，他们到达了波利尼西亚群岛。大约到13世纪末，南太平洋各群岛，包括新西兰，就已经有人殖民了，仅仅这个事实就足以表明，这些群岛之间一定有航海联系。虽然重要的航海贸易网络的存在不容易证明，但是各个群岛似乎各自独立发展，直到17、18、19世纪欧洲人陆续到来为止。澳大利亚的情况更不寻常，在经历最初的海上移民定居后，航海贸易或重大的海洋资源开发就几乎没有发展，因为陆地、河流和海岸的资源足以养活其人口。直到18、19世纪欧洲人到来之前，澳大利亚与印度洋世界的联系并不多。它的土著也不经常接触其他文化，因为外来光顾者很少，澳大利亚的航海活动仅限于沿岸海域。

中世纪欧洲的海上贸易

公元5世纪西罗马帝国的灭亡与公元7世纪穆斯林对地中海地区的征服成为破坏海上贸易的原因。然而，这些破坏并没有中断地中海、大西洋和北海地区的贸易。北海位于罗马帝国的边缘地带。政治稳定、大城市以及常备军为商业活动提供了发展的保障，但这对商业交流的维系并不是最重要的。在基督徒与穆斯林们建立起新的城市国家后，他们用新的贸易网络取代了原有的贸易网络。在本书的第六章，我将更为清晰地论述伊斯兰世界的贸易，所以，接下来要论述的内容则是汉萨同盟与威尼斯共和国是如何发展成为商业帝国的。

成立汉萨同盟这个构想是在13世纪德国北部港口吕贝克首次提出的，当时日耳曼骑士正在“安抚”波罗的海沿岸。这是基于控制战略口岸使其连接到一个网络，最初是要建立一个政治和军事网络，后发展为海上贸易帝国。1356年，首届会议在吕贝克召开，所有决定都通过集会的形式做出，没有等级之分，故称为“汉萨同盟”。会员数量

庞大，大约有100个港口和贸易中心参与进来，范围从芬兰的南部海岸一直延伸到莱茵河，令其便于控制重要的贸易路线和贸易商品。汉萨同盟的贸易网十分庞大，从波罗的海到北海，再到大西洋，乃至地中海也被囊括其中，并且通过一些重要的港口如里斯本、马拉加、巴伦西亚和威尼斯而连接起来。14世纪时，汉萨同盟规模初具。在重要的港口如布鲁日、伦敦、卑尔根和诺夫哥罗德设有同盟办事处。这种办事处是汉萨同盟设在这些城市中的小飞地，有些像我们今天的大使馆或者领事馆，但仅仅具有贸易功能。举例来说，1323年在布鲁日设立的办事处主要掌管北欧的纺织品、粮食、水果、葡萄酒、香料等来自波罗的海、大西洋、地中海的商品交易。



14世纪英国温切尔西港的封印

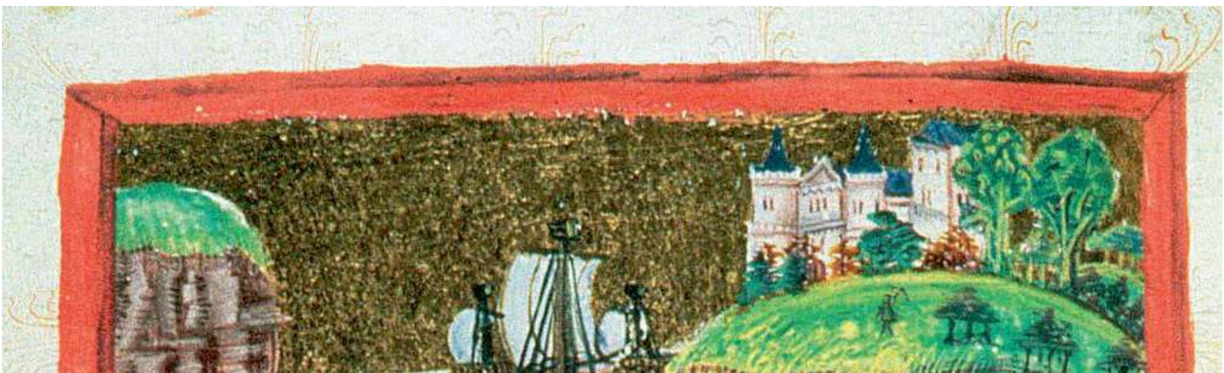
这枚来自14世纪英格兰温切尔西港口的印章生动地表现了中世纪欧洲国家与城镇的海上贸易活动。这艘船有着与众不同的圆形船体，船尾、前甲板和舵桨。该印章描述的是船即将离开去从事贸易的场景，船锚在响亮的号角声中缓缓升起。

虽然能够在受到压迫时集结或配置强大的海陆军力量，但这些商人集体的协商能力才是他们的影响力所在。他们获得了税收特许权和在特定港口从事海上贸易的垄断权。一旦出现新的利润高的商品，他们就会马上垄断。15世纪，正是由于汉萨同盟对卑尔根渔业的垄断，英国人被驱逐出挪威海域。于是，后者将目光转向冰岛，机缘巧合地

促进了冰岛与欧洲大陆之间进行大规模的常规海上贸易。当时他们在挪威的传统供应商更愿意向西南部而非西北部航行。15世纪末，来自汉萨同盟的力量进驻该地区，英国人再次被挤走。他们只能在更远的西部地区开辟一条远离拉布拉多和纽芬兰海岸的新的渔业贸易路线。

汉萨同盟限制对手的主要原因是经济而非政治。它并不追求控制整个国家或者地区，而只是控制一些重要的港口、城市、市场和海上贸易的主要商品如谷物、木材、布料、鱼和葡萄酒。汉萨同业公会的早期威力表现在1284年，当挪威国王埃里克二世发现德国商人已经垄断了挪威的国内贸易时，他试图限制北部德国商人的活动。但他很快发现，这些商人和他们的团体能够通过封锁挪威的粮食贸易来困死挪威。于是他不得不做出让步，在支付赔偿金，取消税收以及允许这些商人自由通过卑尔根市南部的港口后，这些商人才解除了封锁。

然而，久而久之，汉萨同盟受到那些新兴的民族国家的冲击而逐渐衰落，这些国家的经济发展在很大程度上曾得到过汉萨同盟的帮助。但这些国家的统治者们又不能忍受一个独立的海上同盟在他们的势力范围内活动。16至17世纪时，汉萨同盟遭到了内部和外部的双重打击。由于政治和经济活动在一定程度上的增强，民族国家如英格兰、瑞典和哈布斯堡家族统治的西班牙不断壮大。例如，瑞典国王曾凭借新式海军与那些来自吕贝克的商人进行竞争，强夺了芬兰湾的控制权。汉萨同盟面对来自这些民族国家的压力时，表现得十分软弱，无力抵抗。1669年，汉萨同盟召开了最后一次会议，但只有8名会员派代表参加。





汉萨同盟

1356年，德意志北部城邦为了向波罗的海南岸扩展商业利益，组建了一个庞大的贸易网络汉萨同盟。成员最初以港口和贸易中心为主，如吕贝克、汉堡、罗斯托克，后来荷兰、英国也加入同盟。从14世纪到15世纪，汉萨同盟覆盖了几乎整个欧洲大陆的重要港口和城市。

公元6世纪，东哥特人统治了意大利北部，此时威尼斯也随之建立。它位于波河三角洲北部的泻湖岛屿。最初人们为了避难而来到此处，但威尼斯占据了可以发展成海上贸易帝国的最佳位置。最初，威尼斯是连接东西地中海的纽带。罗马帝国时期，东西地中海在政治和经济方面结合得日趋紧密。但由于蛮族与穆斯林的入侵以及罗马帝国内部矛盾的激化，这种联系受到了严重的破坏。随着地中海地区国家和伊斯兰王国之间开始建立一套相对稳定的政治关系，大规模贸易因此发展起来，威尼斯也随之成为基督教港口和伊斯兰教港口之间重要的媒介。1081年，威尼斯获得了与君士坦丁堡进行贸易的机会。在后来的12世纪，威尼斯开始与十字军所建的黎凡特进行贸易。即使在后来东方的拉丁帝国衰落后，威尼斯依旧同埃及、黎凡特和地中海其余地区维持着大规模的贸易。胡椒等香料、丝绸和蔗糖则是威尼斯从亚得里亚海运往欧洲其他地区的主要商品。作为交换，这些地区向威尼斯提供北欧的羊毛纺织品以及它们自己的特殊产品——玻璃。

1202年，在威尼斯商船的支持下，第四次十字军东征开始。但威尼斯人需要建造更大的船只来运送十字军，因为开支巨大，他们一度经济吃紧。十字军在得到威尼斯人的部分经济支持后，便加入到他们袭击位于达尔马西亚海岸的扎达尔基督教港口的活动中，这一举动旨在加速威尼斯控制亚得里亚海的贸易。但这一消息传到了教皇因诺森三世那里，被激怒的教皇不得不把整个十字军军队逐出了教会。战役的下一个阶段是十字军占领君士坦丁堡，并任命了一个傀儡皇帝。在这种极具偶然性的情况下，法兰克人和威尼斯人夺取了整个城市的控制权，并开启了神圣罗马帝国东方模式的一段短暂统治。

这些执迷不悟的威尼斯人在瓜分君士坦丁堡的战利品方面存在一定特权。这些战利品包括造船厂，加上通往东地中海地区的利润较高的商路控制权，其中有克里特岛及其群岛，位于非洲、爱琴海、黎凡特以及埃及航线的交汇点。在1669年奥斯曼帝国将这些商人赶出干地亚地区之前，他们一直控制着这条商路。威尼斯的海军力量确保了其

在伊斯的利亚半岛以及亚德里亚海东岸、克里特岛、爱奥尼亚群岛和爱琴海地区的领土控制。其他一些沿海城市建立的商业和军事基地与威尼斯展开竞争，尤其是热那亚和比萨，但它们均无法在海军和商业方面比肩威尼斯。通过孜孜不倦地发展着自己的商业，威尼斯成为当时世界上最大的海上商业城市之一。

威尼斯海军是建立在轻帆船舰队的基础上的。他们与先前地中海地区的海军有一定的相似性，但在武器方面则更为先进。船只携带近距离射程的小型枪炮和一般性的可投掷武器。这使得水手能够更靠近岸上的对手。最重要的是，共和国拥有数量庞大的海军舰船（截至1581年已达146艘），并且能够轻易地建造更多船只，同时召集雇佣兵或其他军事力量进行支援。自罗马帝国灭亡后，威尼斯的常备海军规模在地中海地区独一无二。强大的海军力量使得威尼斯有能力去采取一个更灵活的政策来镇压“海盗”，尽管这只是一个不太现实的目标。尤其是在16世纪，大量的基督徒和穆斯林海盗横行于地中海地区，此外还有许多北欧强大的战船也加入其中。



中世纪的威尼斯

中世纪的威尼斯在地中海贸易中处于垄断地位，它拥有优越的地理位置和强大的海上军事力量，在世界各大洲广泛建立殖民据点和商站。在很长一段时期内，威尼斯垄断了东西方贸易，成为东方商品进入西方世界后最著名的贸易集散地。

全球贸易网络的起源

汉萨同盟以及威尼斯对海上商业的有力推动，在某种程度上成为15世纪哥伦布、达·伽马和他们的同伴发现新大陆后，经营新的贸易机会的标准。

16世纪早期，葡萄牙航海家们开始同印度洋地区和远东地区进行海上贸易。由于缺乏足够的资源来完全控制这一贸易网，他们试图建立一个由王室垄断重要贸易物品（比如胡椒等）的模式。然而渐渐

地，在与穆斯林和其他非基督徒的贸易往来中，他们变得更倾向于合作而非武力征服。他们更愿意通过使用海军力量来获取直接利益。此后，通过向已经占领的港口征收商品税，或者发放许可证给那些他们占领的地区来获利。在这两种政策行不通的一些地方，他们就在主要的商站同当地航海者在运往欧洲和新大陆殖民地市场的香料、纺织品、陶瓷、金属以及其他商品方面展开竞争。

西班牙征服和移民美洲的方式不同于葡萄牙人征服印度洋地区的方式。原因在于西班牙人采用了一种完全开放的新形式的远距离海上贸易。西班牙从美洲攫取了大量的白银。这些白银不仅对世界范围内的贸易产生破坏性的影响，而且也促使新贸易网的扩大。16世纪中叶，位于秘鲁的波托西银矿的产量比世界范围内其他地区银矿产量的总和加起来还要多。秘鲁白银向北流通到墨西哥海岸的阿卡普尔科，通过大帆船运往菲律宾的马尼拉。此地汇集了各种各样的东方商品，尤其是来自中国的丝绸。交易过后，再由同样的大帆船运载商品跨越太平洋，到达秘鲁后穿越加勒比海最后返回西班牙。



黑三角贸易

地理大发现以后，葡萄牙、西班牙向外拓展海上贸易。来自两国的商船队装载盐、酒、布匹前往非洲换成奴隶，然后穿过大西洋到达美洲，把奴隶换成蔗糖、烟草和黄金，最后返回欧洲。这条航线大致成三角形状，由于以贩卖黑人奴隶为主，因而被称为“黑三角贸易”。

同样地，西葡两国对美洲的开发促使大批人口越过海洋来到新大陆，他们中的一些是来自旧大陆的雄心勃勃的移民，但大批黑奴也被贩卖到巴西和加勒比地区用来种植甘蔗、烟草，其他商品则从殖民地出口到欧洲、非洲和东方。

由欧洲殖民主义力量创造的高风险高利润的跨世界贸易网络伴随着影响深远的社会与政治变化，形成一种不可小觑的经济动力。现代资本主义的传播以及全球工业化等多种因素造就了现代国家的雏形，但我们必须承认，16至17世纪海上贸易的扩张在很大程度上奠定了21世纪的世界经济发展，包括其优势与缺陷。

1. Petronius, The Satyricon, translated by Paul Dinnage, Panther Books, London, 1971, pp.92-3.
2. McPherson, Kenneth, The Indian Ocean. A History of People and the Sea, Oxford University Press, Delhi, 1993, p.55.
3. 1吊钱为1000个铜币。——译者注
4. The Life of the Admiral Christopher Columbus by his son Ferdinand, translated by Benjamin Keen, Rutgers University Press, New Brunswick, 1959.

第3章 帝国



我们在第二章中已经看到，至少自公元前第二个千年以来，人类社会跨越海洋进行贸易的要求是如此强烈，城市和大国的发展与陆上和海上的经济政治网络的关系是如此密切。在本章中，我们将看到15世纪末16世纪初产生的巨大变化；这一时期，由于欧洲的发现之旅，贸易网络快速剧烈的扩张，随之而来的是欧洲国家海外帝国的建立。在人类文明的历史上，社群组织第一次能够使其军事和商业影响突破早已建立的边界，去支配和开拓新的地区。此一发展奠定了一系列世界性帝国和现代全球航海贸易网络的基础。

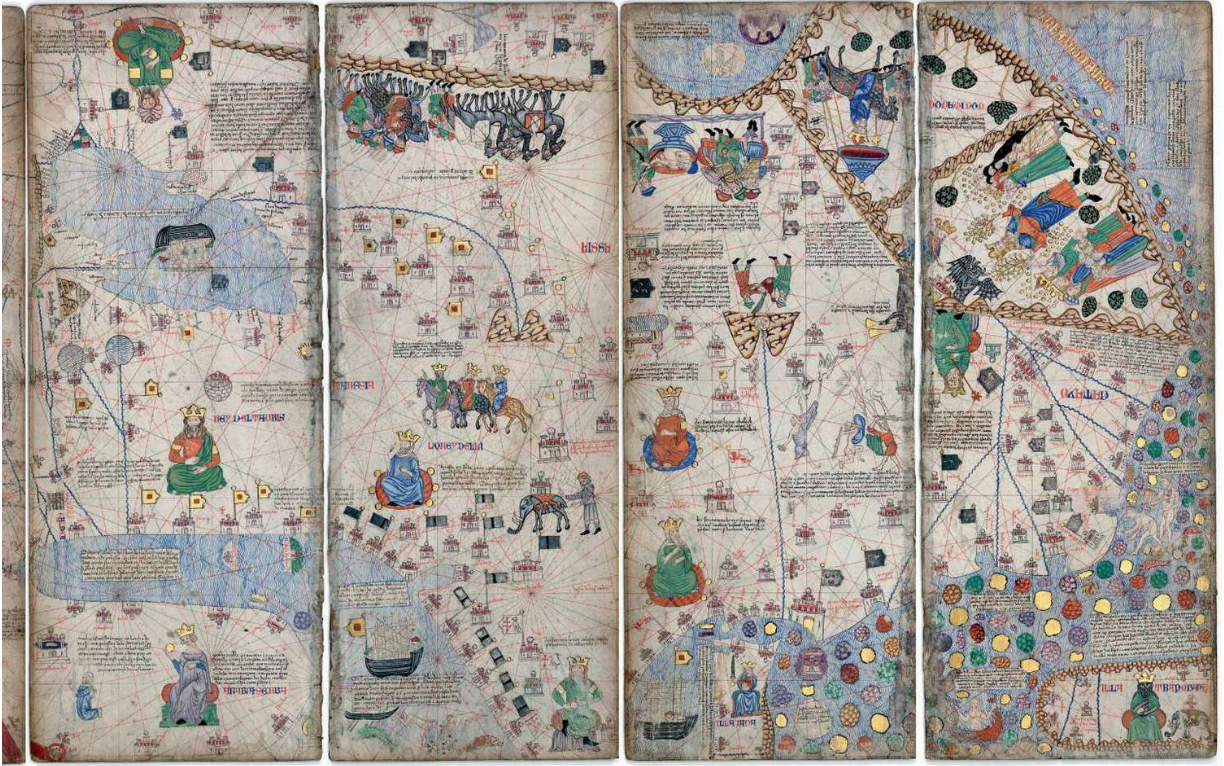
古代的海上帝国

古老的地中海世界见证了几个海上大国的兴衰。尽管公元前5世纪的大部分时间里，雅典人成功地遏制了阿契美尼德王朝统治下波斯帝国的海上行动，但要说他们控制了东地中海，甚至爱琴海的海上航线，都是言过其实的，即便雅典的附属国大多数分布在爱琴海海域。雅典的商业霸权亦远非想象中的强大。



亚伯拉罕·克雷斯克的《世界地图》

这幅地图创作于1375年，描绘了9个帝国的君王，他们头戴王冠、手持权杖，统领着欧洲以外的海陆世界。左下方的黑人国王是“几内亚王”，他的手中握有一个金球，代表当地盛产金矿。葡萄牙亨利王子沿大西洋航行到这里，与他进行商品贸易。地图右侧亚洲部分描绘了元世祖忽必烈以及当时的国际都市杭州。受《马可·波罗游记》的影响，杭州被称为Quinsay。



西地中海两个航海强国罗马和迦太基之间早期的特征是合作精神和互相尊重势力范围。公元前3世纪至前2世纪，这一特征变成了商业和政治竞争以及一系列战争。然而罗马和迦太基似乎都没有禁绝与对方进行海上贸易的意思。两国商人参与的海上经济网络超出地中海的范围，尤其是向北，在那里，大西洋海岸的民族有广阔的航海网络，这个网络至少可以追溯至青铜时代。迦太基人似乎亦对开展与撒哈拉沙漠以南非洲的贸易联系有兴趣，但迦太基的探险家到达的最远地方似乎是塞拉利昂海岸，公元前5世纪晚期，迦太基船长汉诺航行至此。他们未能与西非民族建立起长期的海上贸易（参见文前第一幅地图）。

在与迦太基的竞争中，罗马人成为一支强大的海上力量，他们发起众多海上远征，以反对地中海及其周边地区的其他城邦。公元前55年至前54年，他们甚至入侵了遥远的不列颠岛，而公元43年的再次入侵更具决定性。从公元前264年至公元70年这段时期，罗马帝国逐渐控

制了地中海周边的所有地区，消除了所有潜在的竞争对手。拉丁语作家们喜欢把地中海称作“我们的海”（mare nostrum）。正如我们看到的，地中海是一条繁忙的商业通道，它在帝国权力中心和众多省份之间提供了快速交流的好方式。为了维持这一状态，地中海周边地区的港口停泊着一支装备有200艘船只的常备海军。罗马商人参与的经济网络的范围超过了罗马政治影响的范围。例如，在第二章我们看到，罗马时代印度洋地区的水手与地中海地区有千丝万缕的联系，但是罗马人并未试图把他们的政治势力扩展至这一地区。



罗马与迦太基的战争

公元前3世纪，迦太基是活跃在地中海西岸的航海强国，商业贸易发达，领土一度覆盖了非洲北部与西班牙南部地区。罗马在向地中海扩张时，遭到这个海上强敌的阻挠，双方为争夺地中海霸权，展开将近一个世纪的激战，即三次布匿战争。

我们已经目睹了两支欧洲中世纪海上力量汉萨同盟和威尼斯共和国的崛起，但是其政治或商业影响的扩张并不能被认为已经超出了一个固定地区贸易网络的范围。同样，形形色色的穆斯林哈里发帝国无疑征服了大片地区，但从未将其势力扩张至海外一些遥远的地区或尚未在其贸易网络范围内的地区。14世纪上半期，著名的摩洛哥地理学家伊本·白图泰的游记非常清晰地展示了这一点（参见文前第一幅地图）。大约1325年，他主要经陆路从北非旅行至莫卧儿印度，所经地区通常是在伊斯兰国家的政治网络内。他从坎贝湾乘船向南到达斯里兰卡，然后向北再向东到达中国。他旅行的范围远远超过已经臣服于

穆斯林统治者的地区，但仍然没有超出中世纪穆斯林水手活动的贸易网络。

斯堪的纳维亚的海外扩张

人们认为，袭击、掠夺并殖民法国、大不列颠、爱尔兰、冰岛和格陵兰岛，以及瑞典入侵东波罗的海和俄国，是北欧海上强国突破既有贸易网络的最初表现。斯堪的纳维亚的地形使其波罗的海沿岸和西海岸的海岸线皆有利于海上交流。高山、森林也促使居民将其居住点设在湖边以及沿河处，最著名的要数沿挪威峡湾建立的居住点。从8世纪中叶到11世纪末，斯堪的纳维亚民族跨越北海、波罗的海和北大西洋进行持续扩张。

维京入侵者著名的长船非常结实，可以承载大量人员、货物和动物，而且适应性非常强。挪威水手可以一连好几天待在海上，或沿未标识的海岸线巡航，探索适于航行的水湾和河流。瑞典战士和商人阶层渡过波罗的海，沿河到达诺夫哥罗德，甚至基辅，深入俄国西部的腹地，寻求控制内河航线以来往于波罗的海和黑海及其周边地区。10世纪时，正是这些冒险将被称为瓦兰吉亚人的民族与君士坦丁堡的东罗马帝国联系在一起。北欧人战船的机动性给了他们长距离袭击和自由选择袭击目标的战略优势，以及当他们发动袭击时，突袭的战术优势。这些袭击之于受害者的影响是可怕和具有破坏性的，但可以看出，在当地势力足够强大且能够组织抵抗的地方，北欧人或避开，或选择与之和谐共存。

当这些海上入侵者被纳入英格兰、爱尔兰、法兰克王国（Francia）和俄国既有的政治框架中时，与之达成妥协的原则已接近逻辑极限（logical limit）。9至10世纪，丹麦维京人袭击英格兰并定居于此，在英格兰北部和东部建立了丹麦区（the Danelaw）。他们

或是得到安抚性的贡金，即声名狼藉的丹麦金，或是被纳入英国的政治结构，并皈依基督教，尽管他们的经济和文化影响仍是巨大的。具有讽刺意味的是，最成功的丹麦维京人是克努特大帝（1016——1035），11世纪时，抛开联合统治英格兰和丹麦不谈，他仍因传说中试图指挥海浪而闻名遐迩。9世纪下半叶，瑞典军事首领在诺夫哥罗德和基辅建立了自己的统治。911年，由于在沙特尔附近战胜了罗尔夫·甘格尔（Rolf Gangr）的海盗团伙，法国加洛林王朝国王查理三世（Charles the Simple）建立了诺曼底公国。罗尔夫及其追随者入侵法国东北部长达数年之久。他被劝说接受基督教，并受洗取名为罗洛。自此以后，作为国王的封臣，罗洛的一部分义务是保护法兰克塞纳河谷的领土免遭其他北欧人的劫掠。诺曼底公爵们变得如此强大，以至在11世纪取得事实上的独立。1066年，惊觉于挪威国王无情者哈拉尔德三世（Harald III Hardrada）试图征服英格兰，诺曼底公爵威廉着手实施了最成功辉煌的北方海上远征，即入侵并征服英格兰。另一个诺曼王国由罗杰·德·霍特维尔于11世纪末创建于西西里。在这里，诺曼人的统治一直持续到13世纪。

促使斯堪的纳维亚人进行海外冒险的因素很多，无法轻易断定哪个才是主因。尊敬和赞美成功的劫掠者的文化和社会倾向，无疑鼓励了维京人的最初劫掠。挪威的《萨迦》（sagas）与《荷马史诗》赞美暴力的海上劫掠者的方式有某种相似之处。一个伟大的维京人领袖可以通过选择合适的劫掠目标，并将战利品分发给其追随者来提升其权力和地位。成功的劫掠和广泛的海上贸易的结果是在挪威、瑞典和丹麦建立了更复杂有效的统治，并调整目标，使之与所劫掠地区的潜在价值相符。人口增长及其对土地的压力，可能部分解释了扩张的原因，尤其是挪威的扩张。奥克尼群岛和设得兰群岛仅仅为抢劫和贸易提供了有限的范围，只是适宜少量移民的长期定居。另一方面，爱尔兰、英格兰和法兰克王国是繁荣的，非常适合战士们居住，这些战士可以转化为统治者、农民，当然还有商人。我们不应忽略这样的事实，即许多水手是精明（keen）的商人。在波罗的海和西部海域，他

们喜欢的港口变成了商业交易的天堂，例如都柏林的维京人基地。斯堪的纳维亚政治和社会的变迁似乎也推动了许多人背井离乡。大约从870年至930年，一些家族和宗族定居冰岛，他们显然希望继续生活在由世袭的族长及其附庸组成的相对宽松的结构中。冰岛的移民主要来自挪威西南部，在那儿金发王哈拉尔一世（870——945）的集权遭到前所未有的强烈抵制；在之前的一个世纪中，这里发起了众多维京探险。9世纪后期，英格兰、法兰西和爱尔兰，甚至立陶宛的地方势力复苏，开始反对北欧海盗，这可能鼓励着人们到更远的地区进行殖民。挪威相对艰难的生活可能也刺激着绝望的人们采取重大措施改变自己的处境。10世纪时，来自挪威和冰岛的一群人在格陵兰进行殖民。其领袖红发埃里克是一个暴力的人，他杀人如麻，臭名昭著，即使按照斯堪的纳维亚的标准来说亦如是。他继续探索水手贡恩布约尔恩（Gunnbjörn）偶然发现的土地。贡恩布约尔恩在从挪威航行至冰岛的途中，被吹离航线，他认定绿色的土地（Groenland）至少像冰岛一样具有价值。后世的人们会发现，在世界的最北端维持他们选择的文明形式太困难了。



《贝叶挂毯》勾勒的“诺曼征服”

《贝叶挂毯》勾勒了诺曼人征服英国的历史场面。11世纪中叶，法国诺曼底公爵威廉为争夺英国王位，实施了一次海上远征，将诺曼人的势力扩展到偏远的英格兰。这次远征使英国自罗马帝国时代以来再次卷入欧洲事务。“征服者威廉”由此被认为是近代英国的第一位国王。



9世纪末10世纪初，定居冰岛和格陵兰岛的家族逐渐形成以养殖牛羊、渔猎为基础的相对简单的生活方式。冰岛人并未完全放弃乘着用进口木材建造的船只劫掠爱尔兰和不列颠的维京传统。10世纪末，冰岛的基督徒人口总计超过6万人，但严重依赖挪威（后来是汉萨同盟）贸易商进口木材和粮食。尽管冰岛以拥有稀有的白色猎鹰及其毛皮、粗毛料布和鱼制品而自豪，但这也是一个证明维持一个岛国运转只能通过海上联系的最好例子。14世纪末，衰落的挪威贸易、火山运动、日益恶化的气候和集权的斯堪的纳维亚王国的政治冷漠，几乎使冰岛重蹈格陵兰的命运。具有讽刺意味的是，正是寻找新的地区从事贸易的英国渔船，恢复了冰岛人的海上联系。

1261年，格陵兰人接受了挪威的统治，但面对日益恶化的气候状况，以及加拿大因纽特人的不断到来，他们的生存依赖与挪威频繁的海上联系。挪威海上力量和贸易的衰落，部分是由于汉萨同盟和波罗的海诸国的兴起，因此，挪威对前往格陵兰的海上航线的兴趣减弱。与孤立、荒凉地区的贸易获益甚少。格陵兰出产劣质的布料、少量毛皮和象牙，但是为了维持原来的生活方式，居民们需要粮食、木材和金属等跨过北大西洋运来的基本物资。1370年，定期航行至加达（Gardar）东部殖民地的一艘船失去踪迹，从此杳无音信，自此，就只有爱冒险的渔民或那些被严重吹离航线的人可能会进入这里的港

口。到15世纪末，斯堪的纳维亚人口萎缩似乎停止了，尽管如此，当南欧要在美洲建立众多新帝国之时，北欧人的北极探险却告一段落了。

挪威人发现北美的事情家喻户晓，如同首次登陆格陵兰一样是一个偶然，如果简单地将其看作哥伦布发现加勒比海岛屿的先导，可能极容易被误解。两者的本质区别在于，维京人航行至北美与其首次登陆格陵兰和冰岛的目的大致相同。他们主要是为了寻找土地进行殖民，而非寻找可以与之进行贸易的人。著名的列夫·埃里克松探险队，大约于公元1000年从格陵兰起航，探索了拉布拉多（马克兰）和纽芬兰（文兰）的一些海岸线，仅仅耗时一个冬天和一个春天，而他的兄弟托瓦尔（Thorvald）的探险队在被美洲原住民赶走之前，在那里停留了几年时间（大约为1003——1005）。埃里克松的姻亲卡尔塞夫尼（Karlsefni）进一步进行殖民的尝试，这个探险队包括一大群男人、女人和牲畜。他们试图和原住民进行贸易，但是并不能和他们达成妥协，甚至彼此之间也不能达成妥协，僵持几年之后，只好作罢。



奥拉斯·马格努斯的《海图》，1539

有关斯堪的纳维亚半岛最早的地图之一，描绘了北欧的物种、产出，如海鱼、驯鹿、木材。图上出现的海象、翼龙等神怪形象，是画家根据水手的见闻臆测出来的。诸如捕鱼、狩猎、商品交换等场景，则反映了北欧海上民族的日常生活。

从广阔的北欧海上帝国的角度来描述殖民征服事件是吸引人的，但斯堪的纳维亚人占领的地区并不具有政治、经济甚至文化上的统一性。贸易联系和贸易联盟在某种程度上维持着，但远达不到专营的程度，而且随着时间的流逝，它们被纳入更广阔的欧洲民族之间的互动网络中。大多数情况下，北欧人被他们遭遇的社会同化了。无论凯尔特人、盎格鲁——撒克逊人、法兰克人、希腊人，还是斯拉夫人，都含有维京人的元素。尽管一些富有进取心的斯堪的纳维亚人领袖和君主努力成为海外领土的统治者，但没有人建立起长久的帝国。甚至克努特大帝的英格兰和丹麦联合王国在其死后也不复存在。北欧的探险

和殖民大多是个人或家族的行动，涉及既有统治家族的领袖和成员，但是并不能像后来欧洲海外扩张的情况一样被称为国家事业。

中国

隋（581——618）唐（618——907）时期政治和经济的成就，奠定了帝国扩张的基础，为作为远东地区海陆支配力量的宋朝（960——1279）的出现奠定了基础。然而，中国的海上力量并非主要指向公海。商业联系的扩张主要掌握在富有进取心的个体商人手中，他们经常不得不与对于和外国接触极其谨慎的帝国权威相抗衡。在很大程度上，这可以归咎于来自草原地区的持续入侵。

明初永乐帝统治时期，中国正从蒙古人统治时所导致的内部分裂和经济问题中恢复过来，曾短暂实行海上帝国主义，例如郑和（1371——1433）的航行。郑和是一个来自中国南部的穆斯林，他受命进行一系列远征，这些远征兼具军事和外交使命，目的是在印度洋和东南亚宣扬国威。这些航海活动涉及约200艘大型船只，将近3万名船员——水手、士兵、外交人员、学者和商人。这些航行的影响是巨大的。在海盗行为，尤其是来自日本的海盗行为愈演愈烈之时，中国的海军实力得以彰显。中国在这一地区的经济地位得到加强，昂贵的礼物、远方异族的使节、所有渴望改善其商业前景者使帝国宫廷应接不暇。然而永乐帝的继任者们并未将其举措和尝试贯彻到底，把政治影响的边界延伸至中国参与其中的商业网络的边缘。取而代之，为了应对北部边疆入侵的巨大压力，他们在海上和陆上恢复了防御、内向的姿态，这些都具有以前王朝的特征。外国水手在中国港口依然受到欢迎，许多中国人到国外进行贸易，并定居东南亚和印度。



隋代五牙舰

出现于隋代的战船，因为有五层船楼而得名。船上设有高度灵敏的牵拉船桅和风帆，船楼上建有垛口和作战平台，两侧船舷装有拍杆，起到抛石机的作用。船的底部填充土石，用于保持高度稳定性。



《平定台湾得胜图》

这幅画描绘清康熙二十二年（1682年），施琅率军平定台湾的历史场景。战舰从台湾岛凯旋，彰显了清朝盛世时期强大的海军实力。

西班牙在美洲

1492年，热那亚航海家克里斯多弗·哥伦布（1451——1506）的船队在加勒比群岛登陆。这只船队是从伊比利亚半岛出发向西航行，旨在寻找到达中国和东印度的航线的。这次著名的航海由西班牙王室支持，它开辟了一个供西班牙人和其他欧洲人探索开发的新世界。

西班牙对新近发现的“西印度”进行殖民是突然的，且进展迅速。最初的假设是中国大陆距西方并不遥远。一旦发现中美和南美海岸证明这一理论有误，西班牙便乘机殖民、征服、利用和开发大陆地区。必须强调的是人们坚决要从发现美洲中获益，美洲的发现是由西班牙王室以及与王室委员会一道来到新世界的代表所促成的。西班牙人所表现出来的经济上的进取心是引人瞩目的。他们将早期征服墨西

哥和巴拿马获得的部分收益用于远征秘鲁，而且当弗朗西斯科·皮萨罗于1536年遭遇印加大起义威胁时，支持他的商人迅速集结物资和人员帮助他。

西班牙征服的两个最重要的地区是墨西哥和秘鲁。16世纪上半叶，伊斯帕尼奥拉岛和古巴是深入大陆的补给站。太平洋海岸的巴拿马建于1519年，同年，埃尔南·科尔特斯（Hernan Cortés）率领小股军队从墨西哥湾出发向内陆挺进，寻找阿兹特克人的黄金，他们充分利用了阿兹特克帝国内部存在的政治纷争。科尔特斯和即将成为征服者的人拥有火枪、大炮和弩，但若没有特斯科科湖以东的特拉斯卡拉部落的帮助，他们不可能完成引人注目的征服，借此他开辟了通往阿兹特克首都特诺奇蒂特兰的通道，1520年，他在首次试图征服该城失败后，从这里撤退。与此同时，欧洲殖民者引入美洲的疾病之一天花，先是在1518年重创了伊斯帕尼奥拉岛，紧接着在1520年侵袭了墨西哥。后来，天花向南传播至秘鲁，并且在西班牙轻松征服美洲的过程中起了重要作用。



哥伦布发现美洲新大陆

1492年，哥伦布率领船队到达巴哈马群岛，他将这片新发现的土地称为“西印度”。此后十年里，他又进行过三次远航，希望找到东方的中国、印度。尽管哥伦布发现的并非亚洲，但是他取得了一个更伟大的成就，那就是发现了美洲新大陆。

位于秘鲁和智利的印加帝国被坚定的西班牙海上远征所击败，这些远征由雄心勃勃且冷酷无情的弗朗西斯科·皮萨罗和迭戈·德·阿尔玛格罗等人领导。船只使他们能够占据深入印加帝国的有利位置，并且他们充分利用了火器和骑兵。随着受人尊敬的印加王瓦伊那·卡帕克（Wayna Capac）于1528年死于天花，他们也得益于帝国内部爆发的严重政治冲突。卡帕克死后，发生了王位继承权之争。瓦斯卡尔（Huascar）和后来继承王位的阿塔瓦尔帕（Atahuallpa）之间的内战，给了西班牙人利用敌人政治弱点的天赐良机。尽管如此，征服印加帝国仍是一件缓慢的事情，征服者领导层之间激烈且致命的争吵使

事情复杂化了。征服并未真正完成，直到最后一个活跃的抵抗中心于1572年投降。

1494年，当西班牙和葡萄牙之间的《托德西利亚斯条约》有效地确定只有巴西东部向葡萄牙殖民者开放时，一项重要的决定得以达成。然而葡萄牙并没有急于开发这片新土地。16世纪30年代，为了回应法国殖民巴西的威胁，葡萄牙人才开始殖民和开发条约分配给他们的这一地区。葡属伯南布哥的首府奥林达建于1535年，但是，1600年，累西腓（Recife）的港口成为这一地区重要的城市中心。葡属巴西的行政首府巴伊亚建于1549年。

大量喜欢冒险且雄心勃勃的葡萄牙移民或其他地方的移民，为大片政府赠地的前景，以及蔗糖和烟草贸易的丰厚回报所吸引，准备横渡大西洋。西班牙及加勒比地区的移民亦为强占并开发矿产和农业资源的机会所吸引。他们将自己置于旧城中心的原住民人口之上，并逐渐将这些城市变成欧洲城市的模样。绝非所有来到美洲的人都变得富裕且有权有势，因为旧大陆司空见惯的财富不均衡、地位不平等被劫掠新大陆获得的巨额财富放大了。然而，最贫穷的白人农民也比原住民富有。殖民者及王室官员把原住民和后来输入的黑人奴隶组织起来，形成一支劳动力，供殖民主义者役使，他们采掘矿产资源，或收割用于出口的蔗糖和烟草等经济作物。然而阿兹特克和印加文明的朝贡体系与西班牙殖民制度之间有一些相似之处，征服之后发展起来的社会和经济体制是最重要的一点。在这种社会和经济体制下，一小撮儿欧洲精英拥有权力，并冷酷无情地对比他们庞大得多的将近两千万无自由的原住民和移民行使权力。逐渐地，领取实物报酬的劳动者的需求被领取工资和签订契约的劳动者所取代，前者经常受驱使从事劳作，至死方休，对后者而言，尽管由西班牙领主和奴隶主制定的条款是严厉的，领主和奴隶主的行为也经常超出条款规定内容，但较以前毕竟有所改善。原住民人口迅速下降，原因是疾病、饥饿、过于繁重

的工作和非人道待遇的重创，但是来自非洲以及葡属巴西的奴隶补充了这一人口损失。



西班牙征服阿兹特克

西班牙很早就开始在墨西哥、加勒比海沿岸建立商业据点，进行殖民活动。1518年，西班牙殖民者听闻美洲内陆有一个遍布黄金的阿兹特克帝国，便组织一支远征军入侵了这个古老的印第安文明。

印度洋上的葡萄牙帝国

学者们将葡萄牙海军扩张的源起追溯到了13至14世纪，此时正值穆斯林势力在伊比利亚半岛大幅衰退、在摩洛哥沿岸逐渐式微。到

1400年为止，冒险越过直布罗陀海峡的意大利和加泰罗尼亚海军对西北非海岸线已有深刻了解。1415年，葡萄牙占领了摩洛哥的休达港（Ceuta），这个港口就坐落在直布罗陀海峡内。此后葡萄牙在摩洛哥境内相继建立多处沿海贸易港口，这开创了葡萄牙与非洲的长久联系。摩洛哥本是地中海周边广阔的伊斯兰世界中的一部分，但由于葡萄牙人与穆斯林在黄金和奴隶贸易上的利益冲突问题，最终葡萄牙人决定将穆斯林势力赶出北非。16世纪中叶，葡萄牙人终于实现了这一目标。当时出于经济和政治原因，葡萄牙帝国对其他地区也产生了兴趣。受到国王若昂一世（King João I，1357——1433）和他的儿子“航海家亨利”的影响，葡萄牙人前往亚速尔群岛、佛得角群岛、马德拉群岛和西非海岸进行航海探险。亨利的政治目标与商人的商业愿望达成一致，他们都想瓦解穆斯林贸易并直接进入盛产黄金和奴隶的撒哈拉以南的非洲地区。

截至15世纪末，大西洋和非洲西海岸都有了葡萄牙贸易据点，其中最重要的就是几内亚湾的埃尔米纳城堡（Elmina）。1481年，葡萄牙人在这里修建了贸易基地。这里提供非洲国家和部落的奴隶，以及用黄金来换取包括纺织品在内的欧洲商品。到16世纪末，葡萄牙人的兴趣从黄金转移到（男性）奴隶身上，运奴船渡过大西洋将这些奴隶运到加勒比海和巴西。葡萄牙人在1473年发现了圣多美岛（São Tomé），随即就在这个地方发展了早期“殖民工厂”生产模式，他们使用奴隶种植蔗糖、操作磨坊。在这些地区，奴隶暴乱十分常见，由于非洲很多国家相对复杂的经济和政治结构，所以它们反对葡萄牙人的统治。当时，很多其他欧洲国家也觊觎这个地区。15世纪70年代，西班牙派遣贸易船队来到贝宁（Benin）海岸，但是到了16、17世纪，荷兰取得了葡萄牙在非洲的大多数财富。这些情况促使葡萄牙国王若昂二世（1481——1495年在位）寻找机会继续向南开拓，同时他也希望向东方拓展。若昂二世带领海军沿非洲海岸向更深处探索，并到达了非洲南端和印度洋。巴尔托洛梅乌·迪亚士在1487至1488年到达了

大鱼河（the Great Fish River）沿岸，只是船员发生叛乱他才决定返航。

迪亚士将其返回大西洋时途经的海岬命名为好望角，因为它让人们看到了找到印度航线的希望。但是葡萄牙遇到了巨大的挑战，因为它不得不与它的邻居西班牙争夺西部的新势力范围。新国王曼努埃尔一世（Manuel I，1495——1521年在位）派遣达·伽马舰队到东方寻找信仰基督教的君主（Christian monarch），并努力将葡萄牙打造成为与东方进行贸易的中心（参见文前第一幅地图）。

达·伽马的王室船队受到了东非沿岸国家的热烈欢迎。但是达·伽马与莫桑比克当局起了冲突，并且在不知道如何到达印度的情况下被赶出蒙巴萨（Mombasa）。然而，他却在一个适当的时机到达马林迪，当地首领看出了与葡萄牙联手抵抗其敌国的潜在可能。在那里，达·伽马在经验丰富的印度洋航海家伊本·马吉德（Ibn Majid）的带领下穿越印度洋。到达卡利卡特（Calicut）后，葡萄牙船队受到了热情款待。尽管达·伽马没有什么可以作为交换的商品，但是当达·伽马将葡萄牙国王的亲笔介绍信呈献给卡利卡特首领后，他还是得到了大量的印度香料。达·伽马天生就是一个好士兵而非优秀的外交家，他与印度人的关系多次陷入危机。总体而言，达·伽马的船队给这个地区主要的海上伊斯兰国家留下了糟糕的印象。不久之后，印度人所担心的事情终于还是来临了，人们马上感受到了欧洲商人侵略和贪婪的本性。欧洲的商人们控制了从非洲东海岸到印度西海岸的很多港口。虽然在多处反抗势力存在的情况下占领蒙巴萨港口并非易事，但是欧洲商人还是在1505年得逞了，并将其作为军事和商业探险的重要基地。

1505年葡萄牙王室正式建立印度诸邦与联邦属地，旨在专门为葡萄牙戏剧性地入侵印度洋地区提供政治框架。与此对应的商业机构是印度之家，这个机构的主要目标是操控利润丰厚的香料贸易，特别是

在16世纪占整个香料贸易量四分之三的胡椒贸易。胡椒的主要生产地是印度洋的马拉巴尔海岸。早期葡萄牙公司试图切断主要受穆斯林海员长期控制的红海航线，从而掠夺加泰罗尼亚、威尼斯、亚历山大以及拥有主要产品供应资源的黎凡特等地的商人。“印度之家”打算在他们的殖民地实施皇家贸易垄断。基于此目的，1513年葡萄牙进攻了位于红海入海口的亚丁湾，亚丁湾人民进行了顽强抵抗。最终奥斯曼帝国粉碎了葡萄牙人的整个计划，因为前者决定不惜一切代价保护这条旧有航线。紧接着，葡萄牙取道苏伊士湾，但由于海军力量所限，并没有攻下地域如此广阔的帝国。然而，葡萄牙成功地征服并操控了当地一些重要的货栈（entrepôt）。他们还占领了一些重要的港口，1503年占领科钦（Cochin），1510年占领果阿，1515年占领霍尔木兹。果阿的葡萄牙人抢夺了霍诺瓦苏丹国（Sultanate of Honovar）向印度南部的印度毗奢耶那伽罗王朝（Hindu Vijayanagara）贵族提供亚洲马匹的生意。为了确保他们的商业利益不受南部马拉巴尔海岸的穆斯林港口的竞争，他们维系了与毗奢耶那伽罗王朝的合理关系，其中一些港口有很小的海军势力。



达·伽马抵达印度

1498年，在葡萄牙国王曼努埃尔一世的支持下，达·伽马的船队抵达了印度土邦卡利卡特，他提出在葡萄牙和印度之间建立一条直接的香料贸易通道。曼努埃尔一世

由此自称为“埃塞俄比亚、阿拉伯、波斯和印度的航海、远征与商业之王”以及“香料贸易之王”。

16世纪早期，葡萄牙的主要优势就是他们强大的海军装备和技术。当然，这些都要依靠配备加农炮的远程轮船等武器装备和强势侵略性的突袭战术。虽然葡萄牙人一般不会在意如何对他们入侵的地区使用纷繁复杂的政治和外交策略，但是他们懂得分而治之。古吉拉特邦反对欧洲入侵者的势力暂时联合起来组成了“所有穆斯林的联盟”（League of all the Muslims）。但这个联合舰队组织松散，结果在1509年坎贝湾海域的第乌海战中被一举击溃。无奈之下，古吉拉特邦苏丹国的统治者只能与入侵者在第乌达成妥协。穆斯林和印度教徒控制下的其他港口也都妥协了，并被迫同意葡萄牙人征收通行税、港口关税和以护航或不受葡萄牙舰队干涉为名的保护费。如果拒绝合作，就意味着默许葡萄牙船队入侵港口、劫掠商人。科钦联合葡萄牙攻打葡萄牙的北方敌人卡利卡特，并于1513年战胜卡利卡特。与其受害者相比，葡萄牙人的优势在于一致和连贯的政治目标，以及印度公司背后王室的支持。

葡萄牙人在印度西海岸成功建立了几个主要商业聚点，但他们却无法征服位于东海岸的戈尔康达（Goloconda）和卡纳蒂克（Carnatic）的穆斯林商人势力。他们也无法侵占默苏利珀德姆（Masulipatnam）水手控制下的东南亚贸易，该地区成为莫卧儿帝国德干地区的主要港口。16世纪中期，莫卧儿帝国出现于印度。帝国的主要建立者是莫卧儿王朝第一位君主巴布尔（Babur）的孙子阿克巴（Akbar）。阿克巴本人并不是印度人，但是他与拉杰普特（Rajput）王宫的联姻政策塑造了一个与印度穆斯林和印度教教徒的文化十分相近的王朝。在阿克巴（Akbar）子孙后代的维护下，莫卧儿王朝稳步成长。到17世纪末，莫卧儿王朝直接或间接地统治了印度的大部分地区。尽管如此，位于印度南部到中部的马拉塔帝国（Hindu Maratha Confederacy）的崛起导致了莫卧儿王朝的瓦解，这也促使印度南部、

东部沿海以及恒河流域半独立国家的兴起。此后，欧洲的侵略者也不断削弱莫卧儿帝国的势力。

印度诸邦和联邦属地（Estado da Índia）的早期目标就是继续扩充领土，要越过印度次大陆直抵香料群岛和其他传说中的东部富庶岛屿。1508年首支葡萄牙舰队来到马六甲，1511年残酷的阿方索·德·阿尔布克尔克（Afonso de Albuquerque）率领葡萄牙皇家海军占领了马六甲，这个印度洋地区香料贸易网中的重要港口。马六甲的穆斯林首领被迫流亡，并在马来半岛南端建立了柔佛苏丹（Johore）王朝，这成为马六甲的政治和商业重镇。



葡萄牙商业据点

1560年，葡萄牙殖民者侵占了位于印度西海岸的果阿——达曼——第乌岛，将其作为殖民和商业据点。直到17、18世纪，葡萄牙殖民者一直控制着这些地区。

与近邻西班牙在帝国事业和商业上的竞争，为葡萄牙平添了探索东南亚可能性的一定程度的紧迫感。生产香料的岛屿特尔纳特（Ternate）和蒂多雷（Tidore）卷入了一场战争，在伊比利亚冲突的

重压下，当地人已无暇顾及其内部争端。1529年西班牙退出，至此葡萄牙完全掌控这一地区，那是西班牙曾肆无忌惮实施压迫并激起愤恨的地方。在接下来的50年时间里，蒂多雷的作用仅限于一个贮藏和输送马鲁古（Moluccan）群岛丁香和肉豆蔻的牢固仓库。葡萄牙对蒂多雷、安汶岛（Amboina）和班达群岛（Banda Islands）的占领得到了当地穆斯林首领的默许。但是在1575年，同样是这些穆斯林统治者把愈发不受欢迎的葡萄牙人驱逐出了特尔纳特。

值得一提的是，受葡萄牙经济影响最大的还是远东地区。中国政府的确考虑过将葡萄牙人驱逐出马六甲，因为他们认为马六甲地区属于中国的势力范围。1516年，首位葡萄牙人来到珠江口，就此开启了他们在中国南方既盈利又和平的商业探险。葡萄牙人企图建立防御工事并实施海上贸易垄断，但这遭到了中国海军势力和政府官员的坚决反对，并促使官方于1521年禁止中国商人与葡萄牙贸易。然而，两个国家中唯利是图的商人经常违反这一规定，他们在小港口或者远离政府监督机构的小岛上进行交易活动。16世纪中叶，中国政府对国内商人的海外贸易态度发生了转变。自1567年开始，中国政府允许两国间少量的商业往来。在中国禁海政策的压力下，人们想在公海造船并非易事，因此外国海员就占据了优势。此后，葡萄牙人通过其于1557年建立的澳门小岛重新开展与中国的直接贸易，澳门就坐落在珠江口。他们从马六甲进口象牙、檀木和秘鲁白银，出口丝绸、制陶术、中国铜、汞和樟脑。中国是15世纪才引进银币的，来自日本的白银得到了来自新大陆的西班牙银块的补给。1571年以来，西班牙人都是通过马尼拉与中国进行贸易。他们给中国带来墨西哥和秘鲁白银，从中国带走丝绸、香料和陶瓷。

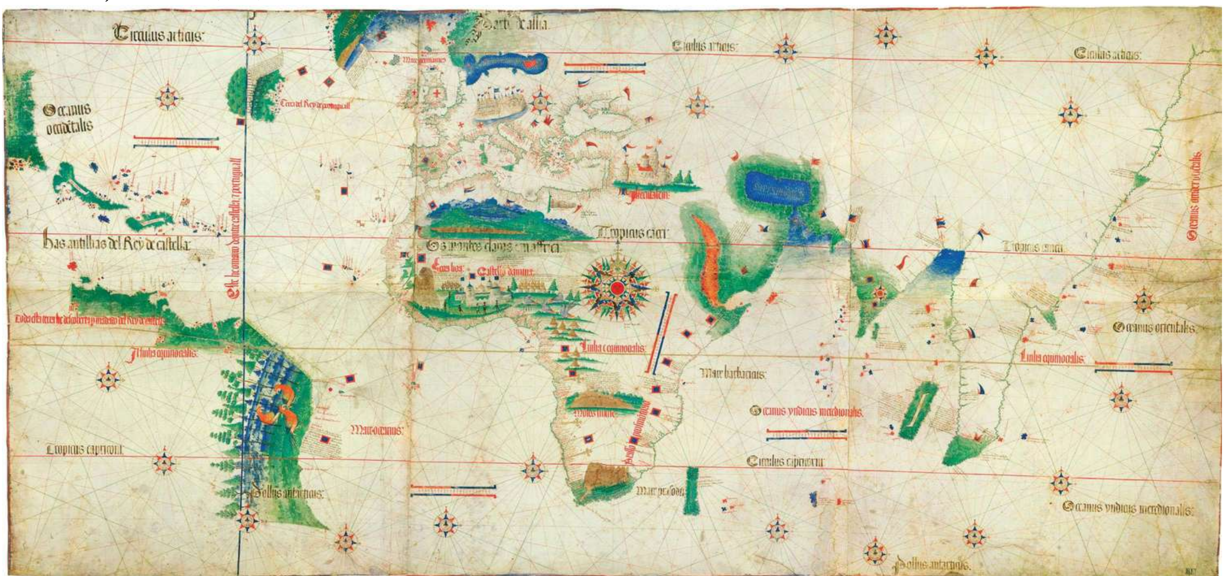
在1542至1543年间，葡萄牙人发现了去往日本的路线，其实他们原本的目的地是中国，但是台风把他们的船队吹向了日本。到了日本后，他们发现日本人很随和。于是，他们开辟了从澳门到长崎的新航线，这条航线令装满中国商品的葡萄牙船队获利丰厚。1641年荷兰夺

取了马六甲，此后澳门商人就将他们的商业目标转向了菲律宾群岛，澳门商人将丝绸卖给西班牙人，然后西班牙商人再将这些丝绸出口到墨西哥的阿卡普尔科（Acapulco）。

虽然葡萄牙人对财富和大宗贸易怀着无限的渴望，但一些商人的商业追求中也掺杂了宗教热忱，所以他们并非单纯的帝国主义者。对于一些人来说，主导印度洋地区贸易的渴望，是与反对穆斯林的情感和对抗其他基督徒的行为相互交织的。阿尔布克尔克（Albuquerque）和佩德罗·阿尔瓦雷斯·卡布拉尔（Pedro Álvares Cabral）就是典型的好战的帝国主义者，他们希望建立广阔的葡萄牙海上帝国，从而实现在中央政权控制下垄断海上贸易的梦想。然而，也有敢于反对暴虐的帝国主义行径的葡萄牙商人，他们希望启用完善的法律制度使葡萄牙人与非基督徒进行平等贸易，而非通过使用武力来征服和控制对手的贸易网。

《南蛮屏风》与日本的葡萄牙商人

这幅南蛮渡来图取自日本安土桃山时代的画作《南蛮屏风》，描绘了16世纪末至17世纪初，葡萄牙商人前往日本进行贸易的生动场景。



《坎迪诺世界地图》

这幅世界地图展示了葡萄牙自地理大发现以来认识的东西方世界，图中精确描绘了印度洋的非洲海岸，印度半岛的轮廓也首次被描绘出来。遍布非洲、美洲、印度半岛的红框蓝心旗帜代表着葡萄牙的势力范围。纵贯大西洋和南美洲的一条较粗的蓝线，则是葡萄牙与西班牙划分东西方世界的“教皇子午线”。

近代以来有学者提出，尽管葡萄牙人为达目的无所不用其极，但是他们并没有完全破坏印度洋地区的贸易活力。葡萄牙人的确成为海上贸易中的佼佼者，但与其完全控制这片海域的目标还是相距甚远。后来在当地势力的反抗、竞争以及强大欧洲竞争者带来的压力下，葡萄牙势力在印度洋地区渐渐消失了。最终，葡萄牙人以合伙人的身份参与了印度洋的海上贸易活动，虽然相当暴力且意想不到。

葡萄牙王室垄断东方贸易的美梦终结了，之后他们不得不允许私营贸易的发展。这一政策的实行不仅减少了葡萄牙王室在东方的贸易收入，而且还刺激了大量欧洲竞争者涌入该地区。随着实力的增强，这些竞争者与葡萄牙商人的关系由合作走向竞争乃至冲突。

为了增加贸易量，葡萄牙人将一些技术经验分享给中国和日本海员，这对中国人和日本人来讲是很有益处的。从长远角度来看，葡萄牙人缺乏击败对手的人力和经济资源。不仅美洲和非洲的发展消解了他们的实力，而且欧洲和非欧洲的竞争对手也组成联盟对抗葡萄牙人。例如，欧洲商船经常造访苏门答腊岛北部亚齐（Achin）的胡椒生产区，此地位于有利的海湾地带，是香料和黄金贸易的中心位置，法国、荷兰和英国军队几经尝试，都没能占领这一地区。亚齐的海上贸易者通常都会载着货物直接来到红海港口，避免遇到更靠北的和波斯湾航线上巡航的葡萄牙船只。1641年，胡椒产区的人们协助马六甲人将葡萄牙人驱逐出境。奥斯曼帝国在土耳其和近东地区的崛起及萨法维帝国（1501——1736）在波斯的崛起，与葡萄牙人对印度洋地区产生兴趣几乎同时发生。这不仅仅是巧合。这两股强大的穆斯林势力控制了波斯湾和红海的内陆重要地区，此外他们还限制了葡萄牙人和其他欧洲人的活动范围，并主导了这些地区的贸易网。1622年，阿拔斯

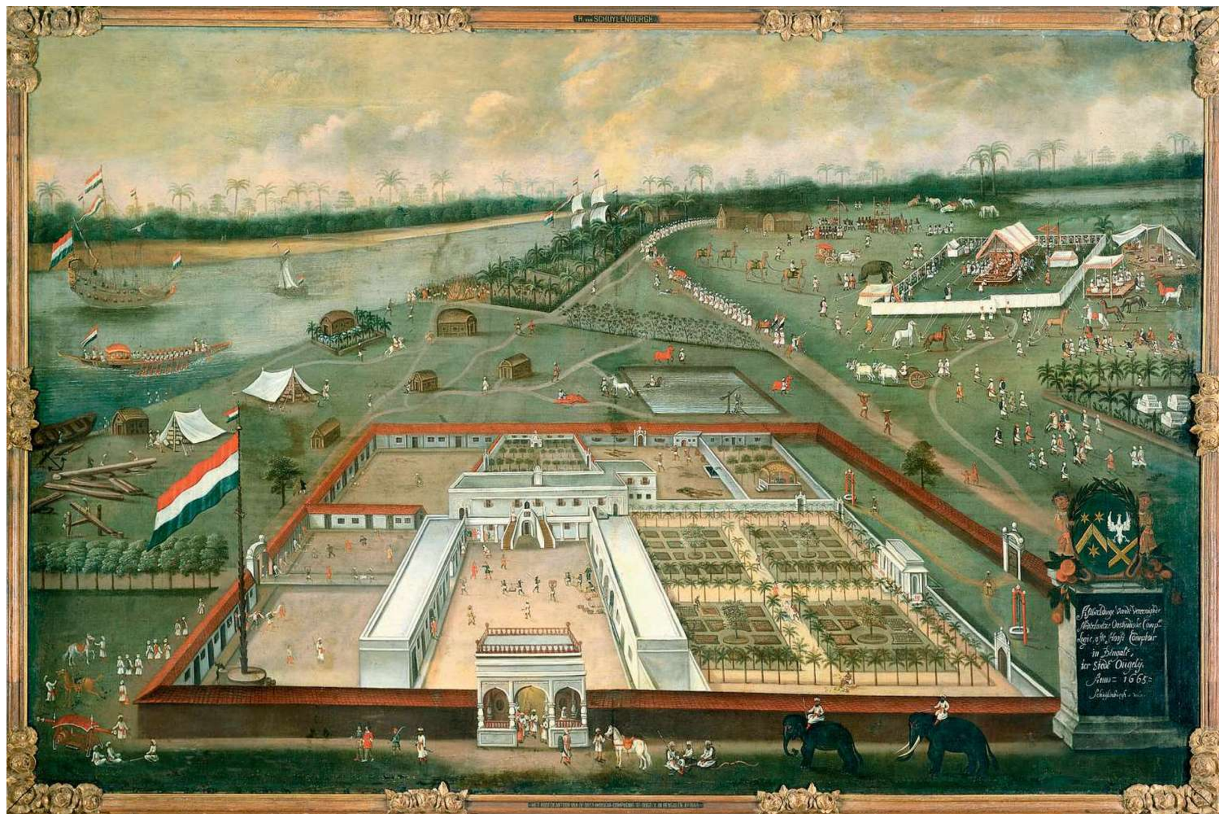
一世（1571——1629）和他的英国盟友的舰队将葡萄牙人驱逐出霍尔木兹地区。1698年，葡萄牙人最终被阿曼伊玛目的海军势力驱逐出蒙巴萨岛。

荷兰和英国东印度公司

起初，英国、法国和荷兰是通过加的斯（Cadiz）和里斯本繁荣的大西洋港口获取非洲、亚洲和美洲货物的。16世纪，欧洲宗教改革和反宗教改革引起的宗教和政治斗争所导致的后果是，欧洲人无法进入这些港口也无法获取盈利的货物。在跨海贸易遭遇排斥的情况下，他们铤而走险成为海盗或者从事相关活动（国家支持海盗活动），他们还试图建立与印度洋和美洲地区的直接贸易联系。像弗朗西斯·德雷克（Francis Drake）和沃尔特·雷利（Walter Raleigh）这样的海员，他们为商人的私营公司开启探险活动。为了购买和装配去往美洲和东方进行袭击和贸易活动的船只，这些商人投入大量资源。随着这些海上冒险活动的开展，东西方文化交流的性质发生了转变。欧洲商船和战舰在东方海域的结合让人望而生畏。

为了到东印度寻找商业机会，荷兰共和国于1602年建立联合东印度公司，后简称荷兰东印度公司。有趣的是，这在一定程度上得益于他们与西班牙君主国长期的争斗，因为这使荷兰建立了一支实力雄厚的商人舰队。17世纪初，尼德兰是法国、西班牙和葡萄牙的重要商业伙伴，尼德兰为这些地区提供食物、衣服、原材料和包括武器在内的大量制造业产品。荷兰人是公海海域的优秀海员，这得益于他们习惯操纵大吨位的货船，在波罗的海、北海和大西洋海域内运载包括酒、衣服、木材和食盐等在内的货物。1600年，英国在伦敦建立了东印度公司。与荷兰东印度公司相比，它的资源和船只数量都相对较少，但是同荷兰东印度公司一样，它也利用竞拍机制来增加利润，并将贸易货物种类从香料扩充至丝织品和茶叶。英国东印度公司的船舶速度更

快，这为他们争取了更多的贸易时间。不仅如此，英国船只在装备上也更胜荷兰一筹。



荷兰东印度公司

1655年，荷兰东印度公司在孟加拉建立的“工厂”。葡萄牙、西班牙以及接踵而至的荷兰和英国，占领了全球重要的贸易口岸。控制全球贸易网络为欧洲国家带来了巨大的商业财富，同时也带来了大量崭新的关于地理、自然世界以及其他社会习俗的信息。

荷兰东印度公司印度洋贸易网建立之初就具有侵略性。荷兰人与柔佛人和坎蒂人[注]这样的葡萄牙敌人联合起来，将葡萄牙人驱逐出马六甲和锡兰地区。此外荷兰人还掠夺武装力量薄弱的地区，例如爪哇岛。荷兰人将他们主要的东南亚基地建在了雅加达（曾叫巴达维亚）。为了更好地掌控殖民地，荷兰和英国东印度公司都在当地建立了军事基地。他们控制了这个地区之外的很多具有重要战略意义的港口。为了保障对中国和日本日益增加的贸易的主导地位，荷兰东印度公司将很大一部分资源都集中在东南亚和远东地区。在17世纪，他们的战略重点逐渐从控制贸易转移到控制生产中心上，特别是锡兰、马

拉巴尔海岸和马鲁古群岛的胡椒和香料产地。而英国则在孟买、马德拉斯和加尔各答都有基地，此外还控制了阿拉伯海的大部分地区。

荷兰和英国起初是盟友，但是不久，随着英国被迫退出香料贸易，并失去一些海外基地后，这种联盟关系就破裂了。后来竞争升级为冲突，17至18世纪欧洲战争频繁爆发，导致主要海上霸权国家地位大洗牌，英国排在了西班牙、葡萄牙联盟之后，而荷兰则排在法国之后。与此同时，印度洋地区传统贸易网的内聚力破裂了。由于这些战争，欧洲国家间的政治和商业利益交织在一起。渐渐地，英国在欧洲乃至全世界范围内的陆上和海上势力，使得英国东印度公司及其他殖民地代理机构都将更多的地区纳入不断扩大的海上帝国。

大不列颠海上帝国

很多英国人会以他们祖先在印度次大陆取得的霸权为傲，对此还可以从另一个角度解读，即印度满足了英帝国的贪欲。例如，18世纪英国为得到印度纺织品所主导的变化，对孟加拉国产生了巨大的影响。因为英国的家庭手工业者施压禁止进口印花棉布，于是英国人将目光转向了白布，更何况从孟加拉国获取白布然后运往英国进行加工是一件很容易的事情。结果，英国船只频繁往来于两国间，英国和孟加拉国的棉布贸易量直线上升，但同时英国也开始干涉孟加拉国的经济和政治活动。在这种经济影响的长期作用下，孟加拉人愈加依赖他们靠出口棉织品赚取的收入。工业革命爆发后，随着生产和运输技术的进步，英国棉花生产占据主导地位；与此同时，孟加拉国的工业则崩溃了，孟加拉国人民不得不回归农业。孟加拉人反对莫卧儿帝国的活动产生了政治影响，他们不仅加强其首领的地位，而且还允许英国东印度公司作为一支独立军事力量进驻孟加拉国。1757年，克莱武带领英国东印度公司成功占领了孟加拉国，并接管该国的行政和税收工

作。这些经济收入使英国东印度公司征服更多的印度领土、购买中国茶叶，最终掠走印度白银。

或许英国东印度公司把印度当成商品生产国，但是，就对工业革命的影响来说，财富从印度流入私营资本主义商人手中在一定程度上对工业革命产生了推动作用，不过这很大程度上要得益于英国在18世纪建立的广阔的贸易网。为了提高生产，这个贸易网为出口贸易提供了更广阔的市场，如果只关注国内市场，那么商品生产的规模就会相对变小。英国东印度公司取代了莫卧儿帝国和当地首领等封建统治者，并将农民、艺术家和商人群体贡奉的贡品送往国外。在英国东印度公司的统治下，英国海军和陆军战斗力顽强、将领指挥有力，这将使他们能够瓦解印度首领和其他欧洲势力的反攻。法国就是在这种情况下于1761年被驱逐出印度南部地区的。英国商船队是对印度剥削最严重的势力之一。英国海军利用兵力和技术优势征服并统治印度，然后从印度为英国谋取利益。工业革命不断改善着英国的商品生产能力和财政水平，同时印度和其他帝国财富为他们需要出口的物品提供了市场，英国东印度公司的船队和其他设备则为这些物品提供了有效的运输。



普拉西战役

1757年，克莱武率领不到3 000人击溃了孟加拉国的7万大军，将孟加拉国变为英国东印度公司的势力范围，这场战役为英国将印度变为它的殖民地铺平了道路。

为了榨取印度农民的经济收入，英国东印度公司引入合同来实现这一目的。1793年孟加拉的《永久居留法》颁布，法律否认农民是国家的居民，规定他们要缴纳固定的契约金，而非变动的税金。基于此机制，印度财政收入大幅提高，但是英国东印度公司将这些白银全部转移到了英国本土。不断强化的英国统治最终导致了19世纪早期印度经济的萧条。历史学家迪特玛尔·罗特蒙特（Dietmar Rothermund）这样概括英国和印度的关系：“作为一个进步的资产阶级国家的资本主义企业，东印度公司把自己变成了一个生长在腐朽的封建军事政权统治下的农业国中的寄生虫。”(注)

自1813年起，东印度公司不再从事贸易垄断活动，1833年之后，这个公司的贸易活动也终止了，此后公司变卖了靛蓝和丝绸生意，只专注于管理部分帝国政务。可悲的是，就19世纪早期来说，印度货物出口到英国和中国的数量相当可观，但是英国东印度公司却将大部分利润带回了伦敦，以至于印度经济水平并没有获得相应的提高。

另外一个英国剥削其殖民地的例子与印度铁路有关。英国交通史学家会说，英国公司修建和装备的印度铁路对于英国工程学和企业家精神来说是一个赠礼；然而印度的经济史学家会辩驳这是英国在海外殖民地的贪婪和利己主义的证明。19世纪50年代，铁路正以惊人的速度修建。然而当时工业化程度仍相对较低，直到1858年对印度的直接统治仍没有清除英国占领时的寄生本质。达尔豪西伯爵（Lord Dalhousie）是英国的铁路扩张主义者，在他的推动下，印度在实现政治上的统一之后，其铁路运输系统更加完善了。截至1900年，铁轨覆盖长度已经达到25 000英里。事实上，虽然在1865年印度铁路火车的制造业已经启动，但是较之从英国进口机器和铁轨，自己制造的成本价钱要高一些。因此在1865至1941年间，印度国内只建造了700辆火车，但随着1869年苏伊士运河开通，印度从英国进口了12 000辆火车。此外，英国之所以为这项事业投资，是因为对其5%的利润感兴趣，这个利润全部来源于印度的纳税者。进入20世纪，印度的民族主义者批评了英国将资金投入到铁路而非拥有大量农业人口的灌溉事业上的行为，灌溉事业将给大量的农业人口带来收益。至此，有人可能会说，英国在19世纪下半叶和20世纪早期就已为自己将来的衰退埋下了祸根。将印度公司纳入到英国的法律体系中，这需要咨询有实力的印度律师，圣雄甘地（Mahatma Gandhi）就是其中之一。通过铁路，人们能够到不同的地方参与政治活动，并且通过报纸的广泛流通，人们的民族意识和政治意识也提高了。1750至1947年间，英国在其他地区的人们眼中就是海上寄生帝国。英国通过海上贸易公司（英国东印度公司）征服了印度，其后又通过海军和海上贸易资源不断剥削印度。印度洋和一些此前相互孤立的地区都陷入这张广泛的政治、经济

网络中，这张网几乎囊括全球，在其中发生的任何危机均会影响所有个体，并造成世界性的战争和全球经济萧条。



大英帝国

19世纪大英帝国达到鼎盛时期，皇家海军控制着连接各个大陆的海上交通生命线。当时英国人这样描述帝国的辉煌景象："北美和俄国的平原是我们的玉米地，加拿大和波罗的海是我们的林区，澳大利亚是我们的牧场，秘鲁是我们的银矿，南非和澳大利亚是我们的金矿，印度和中国是我们的茶叶种植园，东印度群岛是我们的甘蔗、咖啡、香料种植园，美国南部是我们的棉花种植园。"

1. 坎蒂人（Cantii），指今伦敦东南肯特地区，以坎特伯雷为主要居住地的英国人。——译者注

2. Rothermund, Dietmar, An Economic History of India from Pre-colonial Times to 1991 , Routledge, London, 1993, p.16.

第4章 宗教



可以这么说，海洋和航海与宗教信仰及宗教习俗有着千丝万缕的联系。在许多宗教中，船象征着通往来世之旅，鱼则象征着死亡和来世。考古学家们在祭祀、葬礼和其他形式的宗教仪式中发现了小型船只，甚至与原物同样大小的船只。作为一个独特的群体，水手当然从来也不是没有宗教信仰的。人类的力量是有限的，出没于浩瀚的大海，宗教信仰就成了人类最好的精神寄托。1542年，著名的传教士圣方济各·沙勿略完成了从里斯本到果阿的旅行后，激动地说：

我们在旅行中听到了许多人的忏悔，他们中有的人疾病缠身，有的人身体安康。我每周日布道。一路航行到这里，感谢上帝赐予我们的和平环境。在这里，我们找到了受洗者，向他们传播福音，我们为他们忏悔，举行圣餐礼。无论在陆地还是在海洋，这些都是必不可少的。㊟



太阳船与埃及重生信仰

在古埃及重生信仰里，太阳船（Solar Barge）是将灵魂从现世运往来世的工具。古埃及人认为死去的灵魂搭乘船在天空穿行。《埃及亡灵书》中描绘过太阳神“拉”搭乘这条船渡过冥河，由此进入重生之旅的故事。

在这一章中，我们将探讨航海与世界几大宗教传播之间的关系。16世纪欧洲海上贸易网络发展带来的深远影响将再一次呈现，这一次涉及的是不同文明间的宗教以及经济和社会的互动。

佛教

佛教的创立者是乔达摩·悉达多，又被称为“佛陀”［Buddha，即诚然世尊（the Enlightened One）］，他于公元前560年出生在一个与当今尼泊尔交界的印度北部城市。婚后一系列的生活经历使他的思想发生变化，这促使他试图通过苦行和冥想来找寻精神上的顿悟。尽管出身贵族，在当时的印度种姓制度中有着相当高的社会地位，他还是拒绝了自己文化中的一些最重要的社会和哲学信条，创立了托钵僧制度，用尽余生来传播新的教义，通过追寻最终的顿悟来消除欲望，即“涅槃”（Nirvana）。他卒于公元前486年，但是他的教义却远播至南亚和远东地区。佛教信徒的核心是男女僧尼制度。

从许多方面来看，佛教是在印度教的宗教和社会信仰中发展起来的一个支派。作为一个宗教术语，印度教可能涵盖了印度人所有的宗教信仰；作为宗教信仰和宗教活动的集合，印度教既有内心的冥思、详尽的仪式，也有极端的苦行主义、纵欲主义、素食主义和曾经奉行的食人主义，更有万神殿供奉神灵和其他神圣之物，其著有《吠陀经》（the Vedas）之类的圣书，记载着神话故事和智慧文学。由于复杂的文化准则和精神标准，印度教中没有出现明显的传教因素。佛教起初是印度教内部的改革运动。早期的皈依者来自印度北部的一些民族。虽然著名的孔雀王朝（公元前324——前188年）的统治者阿育王（Asoka）在他统治期间皈依佛教，但佛教的传播却与政治无关，而是更依赖于通往南亚和远东的陆路与海路这两条贸易航线。印度教随后不断发展变化以适应多样性社会的需要，并采纳了佛教哲学的一些主要观点。公元11至12世纪时，佛教在印度大规模地消失，一部分原因是穆斯林的征服，另一部分原因是印度教的复苏。佛教的追随者也采纳了印度教泛神论的权威特点。





佛教传播到南亚

大约公元前3世纪孔雀王朝统治时期，佛教开始向斯里兰卡传播，之后通过海路和陆路贸易航线传入南亚以及东南亚地区。

公元前3世纪时，佛教就已经在锡兰发展起来。大部分僧伽罗人（Sinhalese），特别是统治阶层，成为佛教的主要追随者。他们资助僧侣，比如通过捐赠土地的税收，帮助抵制来自锡兰朱罗王朝（Chola Empire）的压力以及16至17世纪时来自强大的葡萄牙和荷兰的海上入侵。虽然佛教在亚洲中部和东南部通过陆路接触的传播显而易见，但是中国的佛教传播却可以追溯到公元1世纪。公元4世纪和5世纪，佛教也正是从这里传播到了朝鲜。公元6世纪20年代，朝鲜的传教士们又把佛教带到了日本。公元587年，舒明天皇（629至641年在位）宣布佛教教义与当地神道教结合，随后摄政王厩户皇子(注)进一步发展推广佛教。公元7至8世纪时，日本律令时代的统治者尤其热衷于在社会各阶层倡导佛教。日本的精英阶层拥护佛教，并以此为他们的社会地位寻找合法的宗教外衣。19世纪时，中国和日本的移民把佛教带到夏威夷，佛教从此在美国创立。欧洲也从南亚的传教士那里接触到了佛教，其中英国最为突出。英国在20世纪初就与锡兰有着密切的海上往来。

佛教最重要的方面可能就是强调实现个人的自我觉悟和精神拯救的能力。可以说，佛教吸引着日渐壮大的城市社群，尤其是那些定期在不同地区间航行的人们。这种吸引力部分是由于佛教本身对不断变化之社会结构的适应能力，这与早期印度教中的等级化的社会控制和从众性形成对比。可见一斑的是，不仅印度教，其他许多当地宗教也都使商人成了等级地位较低的社会阶层，佛教因此成了有进取心、社会变动性大的商人们更倾向选择的信仰。毫无疑问，阿育王的故事在当地的商业团体中广泛流传，但他们也不是唯一这么做的人。国家的统治者接受佛教一定会引起许多不同动机的改宗，日本就是这样一个例子。

虽然将佛教在南亚和东南亚的传播与不断发展的远距离海上贸易相联系是一件颇有吸引力的事情，但是二者并不是简单的因果关系。与其说是创造者，佛教或许更像是社会和经济发展的一个反应。在公元前最后一个千年和公元后的第一个千年的南亚文明中，佛教中心的发展大大促进了财富在工匠和商人中的积累。这也为他们布施和支持佛教发展提供了物质财富。接受来自不同职业的人的捐赠是佛教从早期时代开始就具有的特征。在印度，有许多佛教寺庙的遗址在其北部和德干东部的贸易港口被发掘。这些寺庙遗址在某种程度上提供了一个平台，可以向聚集在一起的普通佛教徒展示更高的威望和社会地位。这种趋势在亚洲的其他地方也是如此。

从海事角度来说，早期佛教的发展中尤为有趣的是船员保护神的演变。这些神被称为菩萨。菩萨是即将成为佛的人，他们拥有从海怪手里或者海难中拯救船员的神力。菩萨的形象在公元3至4世纪的文稿中就有记载。雕刻上的文字材料和其他各类文献都有关于海上佛教徒信仰海神的描述。对于在海上历险的船员们来说，佛教成了一种极有吸引力的信仰。但是航海在佛教传播中的作用还是非常有限的。即使在佛教创立的地方，佛对商人或者船员从来也没有巨大的吸引力。佛教从来没有与某个特定的贸易网络有联系，也从来没有超出佛教徒参与的贸易网络的边界。



播时，有些地区创造了鳌鱼观音、海岛观音、慈航观音等涉海神灵形象，这些神灵



早期佛教中的海神

观音是佛教大乘菩萨，早期佛教的发展中将其视为海神，在向南亚、东南亚地区传播时，有些地区创造了鳌鱼观音、海岛观音、慈航观音等涉海神灵形象，这些神灵拥有从海怪手里或者海难中拯救船员的神力。

基督教的海上传教活动

基督教与海洋的关系和基督教信仰本身一样古老。《圣经》中记载来自加利利海的渔夫们就是耶稣基督最早的门徒。我们可以猜测，耶稣吸引了他们或许是由于后者所处的社会和经济地位比较边缘化，这是罗马帝国内所有渔民的显著特征。但是耶稣似乎并没有在巴勒斯坦地区的渔民中找到追随者。尽管如此，基督教的传播还是具有显著的海洋因素，主要有招募渔民以及鱼类或渔业等与海洋相关事物的象征应用。海上旅程的便利无疑促进了圣保罗（约逝世于公元65年）于公元1世纪在罗马帝国内的传教，虽然这位非犹太人使徒也没能躲过海难事故，在去往罗马接受审判的路上，他在马耳他遭遇了船舶失事。可以说，罗马境内的海上交流在维持基督教徒的团结方面起了重要作用。君士坦丁大帝（306——337年在位）皈依基督教的前后都是这样。巴勒斯坦和叙利亚近郊之外的基督教中心大多聚集在各贸易海港，如亚历山大里亚、昔兰尼（Cyrene）、莱普提斯（Leptis）、麦伽拉（Magna）、迦太基、马西利亚（Massilia，马赛旧称）和罗马。这些海港之间的海上旅行方便快捷。基督教组织之间可以在帝国内部交流诸多事务，如教义、与国家权威之间的关系以及社会和宗教的关注点。基督教慢慢超越罗马的国界，却一直保持着与海洋的互利关系。水手和商人的保护圣徒圣尼古拉斯，是公元4世纪利西亚沿海贸易城市米拉（Myra，即今土耳其南部的穆拉）的主教。

这幅画取材于《圣经》，描绘了耶稣和他最早的渔夫门徒乘船前往格拉森时的场景，他们在横渡加利利海时遭遇了风暴，惊恐的门徒叫醒耶稣，耶稣斥责风和海，风暴就止住了。



《加利利海上的风暴》（美国印第安纳州立美术馆）

这幅画取材于《圣经》，描绘了耶稣和他最早的渔夫门徒乘船前往格拉森时的场景，他们在横渡加利利海时遭遇了风暴，惊恐的门徒叫醒耶稣，耶稣斥责风和海，风暴就止住了。

基督教在英国的发展过程中，古代大西洋的海上贸易网络起着重要作用。其中最有名的例证或许就是圣帕特里克（St Patrick，约385——461）的早期历险。他16岁时被爱尔兰海盗掳走并带回爱尔兰。圣帕特里克在做了6年奴隶之后，设法获得自由，重返家园。据说当时他是沿着大不列颠西海岸乘坐一艘商船回到家中。约在公元435年，他回到爱尔兰成为主教并赢得了北部地区许多皈依基督教的教徒的尊崇。在这一意义上，他继续着圣帕拉迪乌斯（St Palladius）在爱尔兰南部发起的活动。圣帕拉迪乌斯曾是教皇西莱斯廷一世（Pope Celestine I，422——432）的使者，并曾经到苏格兰传教。5世纪时，关于格拉摩根郡(Glamorgan)兰特威特山［Llanilltydd Fawr，今兰特威特市（Llantwit Major）］修道院院长圣伊尔蒂德的传说和故事提到，圣伊尔蒂德曾带领几艘商船载着谷物来到布列塔尼（Brittany），帮助缓解了当地的饥荒。从6世纪末开始，基督教海上传教的任务之一是在西欧地区扩大影响。公元596年，教皇格里高利一世（Pope Gregory the Great, 590——604年在位）派遣著名的传教士坎特伯雷的奥古斯丁（St Augustine of Canterbury，逝世于604年）到达肯特（Kent）。在非基督教的盎格鲁——撒克逊人和法兰克人的改宗过程中，爱尔兰的凯尔特教会取得了最大的成就。在爱尔兰附近的大西洋陷落带边缘，相对孤立的地区大部分保留了其基督教组织。在杰出的人物如科伦巴（Columba）和科伦巴努斯（Columbanus）的带领下，爱尔兰人越过海洋来到了苏格兰、威尔士和法国。公元7世纪，传教士们从修道院聚集地如爱奥那（Iona）、林第法恩（Lindisfarne）、科尔迪岛（Caldy Islang）和吕克瑟伊（Luxeuil）出发，逐步实现了多数英格兰人和法兰克人所建王国的改宗。高卢的罗马教会从另一个方向远征到达英格兰南部。在法兰克教会的生活中，大不列颠和欧洲大陆的联系也使得英国人如卫利勃罗（Willibrord，658——739）、波尼法修（Boniface，680——754）和阿尔昆（Alcuin，735——804）起了领导作用。

斯堪的纳维亚的改宗体现了航海贸易网络在基督教传播中的重要性。基督教徒力图把他们的信仰带给古代斯堪的纳维亚异教徒，其早期传教基地之一是不来梅和汉堡之间相连的主教辖区。在那里，法兰克主教圣安科萨（St Anksar，801——865）经常冒险穿行于丹麦和瑞典之间，这里的国王布乔恩（Bjorn）和哈拉尔德·克拉克（Harald Klak）都支持基督教。安科萨竭尽全力推动了沿海城市的繁荣，如瑞典的比尔卡（Birka）、丹麦的赫德比（Hedeby）和里贝（Ribe）。这里出现了世界性的商业圈，为基督教提供了宽松的环境。许多基督教堂在这里建造并为后来的发展壮大打下了基础。但是这一成功也是喜忧参半的，部分原因是多个非基督教的斯堪的纳维亚国王的不同态度，他们在意其臣民与一神论基督教的密切关系。

海上交流的某种不同在挪威国王奥拉夫一世（Oláf Tryggvason，995至1000年在位）传播福音的努力中起了重要的作用。由于不满足通过一己之改宗来鼓励人们皈依基督教，10世纪末，他派遣了多个传教士到达冰岛说服当地人接纳基督教。当最后被派往冰岛的佛兰德牧师尚布兰德（Thangbrandr）无功而返时，奥拉夫国王就俘获了几个重要人物作为人质，威胁说除非基督教在这个自治岛国被接纳，否则就杀死这些人质。尽管冰岛人认为他们属于自由的国家，不承认国王的直接领导，但他们还是认识到了挪威是他们主要的贸易伙伴。就像在第三章中讲述的那样，冰岛人严重依赖挪威船只频繁的来访以维持其繁荣。几年之内，大多数有地位的家族改宗基督教，官方的一些非基督教仪式也被废除了。



斯伏尔德海战

挪威国王奥拉夫一世是一个虔诚的基督徒，他在位时强行在波罗的海西部推行基督教。大约公元999年，他与丹麦、瑞典、冰岛组成的联盟军队在斯瓦尔德展开交战，最终阵亡沉海。尽管此后挪威变成丹麦的一个领地，但是基督教也开始传到冰岛等地。

在东方，南亚、东南亚以及中国出现了基督教组织，这主要是由波斯基督教派的活动引起的。穆斯林领导者没有阻碍基督教的传播，直到十字军东征时，基督教国家和伊斯兰教国家才变得互不相容。在印度洋航行的商人中，景教基督徒的出现无疑推动了基督教的进一步传播。建立在印度西海岸要塞的圣托马斯教堂就是景教教堂的一个典型。景教教徒甚至在唐朝时便来到中国传播教义，他们从波斯出发沿着亚洲中部的贸易线路来到这里。虽然基督教堂在7至8世纪时也存在过，但由于与佛教相抵触，加之9世纪中期抵制一切外来宗教的活动，基督教最终也没能在中国发展起来。

13至14世纪时，蒙古人统治下的中国成了基督教传教士优先考虑的地方，教皇们希望蒙古人改信基督教并与他们一起抵制伊斯兰教。在一次传教活动中，有个名叫约翰・孟德・科维诺（Giovanni di Monte Corvino，1247——1328）的方济各会修士沿着古代海上贸易航路于1297年从霍尔木兹海峡出发向东航行。1299年，他到达了新任可汗铁木耳（Timor）的朝廷。科维诺和他的随从受到了亲切的接见。1307年，他被任命为汗八里城（元大都别称，今北京）大主教。罗马教皇克莱蒙五世（Clement V，1305——1314年在位）指出他的使命是“拯救那些鞑靼人统治下的灵魂”。很显然，他使得大约六千蒙古人改信基督教，并且在泉州建立了除北京之外的第二个大教堂。但是科维诺的主教头衔在他死后不久就被撤销了，他创立的教堂圣会也在1368年蒙古政权被推翻后不复存在。实际上，之后来到中国的耶稣会信徒们甚至没有意识到这些方济各前辈们的努力。可以说，这一失败是由于中国与基督教国家之间缺乏直接的海上联系。贸易网络中没有基督教徒的加入，中国境内的传教士们无法与其他的基督教徒保持经常的联系，这个小团体也就注定步履维艰。

科维诺所处的孤立环境和16世纪时沙勿略和利玛窦（Matteo Ricci）传教至远东的处境形成了鲜明的对比。1534年，圣方济各・沙勿略与其他五位传教士一起，在圣依纳爵・罗耀拉（St Ignatius of Loyola，1491——1556）的领导下创立耶稣会。1541年，沙勿略受命前往远东，如前所述，那时的葡萄牙和西班牙的贸易和殖民活动正在日益扩大。他首先是与葡萄牙驻莫桑比克的官员一起从里斯本出发去往果阿。当时他能够沿南亚和东南亚海岸以及在各岛屿间畅行无阻。在锡兰、摩鹿加和日本传道数年后，他开始了去往中国的旅程。但是他却没能到达中国，而是在等待进入中国的官方通行证时死在了中国外海的岛屿上。利玛窦是另外一个前往中国的传道之人。1583年，他成功抵达中国广东省，1601年经南京到达北京。利玛窦到达北京之时正值中国明朝和葡萄牙关系紧张之季，但是多年的商业交往已经促使这种复杂的文化交流势在必行。更何况，在葡萄牙和西班牙的殖民

地，传教活动更容易开展。这都促成了交流网络的形成。基督教曾一直局限在中国领土的很小范围内，但是到了18世纪末期，基督教徒的数量已增至25万人。

伊斯兰教

公元632年，先知穆罕默德辞世。此后不到10年，阿拉伯人占领了波斯帝国的大部分地区，还侵入拜占庭帝国境内。几个世纪后，穆斯林商人和水手们控制了阿拉伯海、红海和大部分印度洋的海上商业活动。他们向东到达了中国南部和太平洋海岸附近。伊斯兰教发展中最引人注目也最具讽刺意义的就是麦加的商人领袖起初对先知及其追随者并不友好。其中部分原因是商人们害怕先知及其追随者会威胁到圣殿克尔白以及麦加作为西阿拉伯商业中心的地位。穆罕默德最终被接纳，他的先知预言也为麦加成为世界最伟大的朝圣地之一铺平了道路。麦加的商业地位也不断提高。来自海上的朝圣者从遥远的国度追随穆罕默德的启示蜂拥至这个神圣的城市。每年到麦加的朝圣者多达几万人，这里聚集了大量的买家、卖家和货物，越来越多的商人也被吸引到这里。每年一次的圣会就像季风一样如期而至，这不仅推动了商业的发展而且提高了麦加和麦地那的文化地位。直到今天，尽管朝圣者已不再选择海上航行，而是乘飞机从世界各地来到这里，但麦加朝圣依然是推动沙特阿拉伯经济发展的一个重要因素。

在穆罕默德的领导下，穆斯林征服了阿拉伯西部和阿曼地区，取得了红海大部、亚丁湾和霍尔木兹海峡的控制权。先知的继承人艾布·伯克尔（Abu Bakr）、奥马尔（Omar）和欧斯曼（Othman）又相继把伊斯兰教扩大到了整个波斯湾和地中海东南部地区。之后的800年，伊斯兰教的传播向西达到伊比利亚和非洲的大西洋海岸，向东达到摩鹿加群岛和菲律宾。穆斯林沿非洲东部海岸的扩张开始于公元8世纪，到1050年穆斯林商人就已经积极参与到出口产品至阿拉伯、红海和南

亚的内地贸易活动中。他们取代了来自阿克苏姆的基督教商人，破坏了那里的王国以及阿杜利斯的港口。伊斯兰教沿非洲海岸的扩张与在亚洲东南部的扩张如出一辙。这两个地区在经济方面的联系也更加紧密。许多港口如马林迪（Malindi）和蒙巴萨岛（Mombasa）发展为城市中心区，并建有清真寺。这些城市被一部分来自亚洲中东部和南部的商人阶层所控制，他们绝大部分都在非洲出生长大。商人们输出贝壳、象牙、奴隶，继续着从13世纪就已经开始的黄金买卖。他们与内地的一些农业国家有着经常的商业往来，如津巴布韦，黄金就是从这个地方被运往莫桑比克海峡的索菲亚港口。但穆斯林的文化影响在这些地区并不明显。荒芜的地貌以及疾病的流行阻碍了沿海地区的征服者进入内陆地区。



13世纪印度洋地区的穆斯林船只

出自13世纪穆斯林的手稿《阿尔哈里发手记》（the Maquamat of al-Harari），这幅插图展示了印度洋地区穆斯林船只的几个特点：船尾舵、铁质锚和双柱桅。其中一边还有观察台。

许多东南亚人的改宗起初集中在穆斯林商人组成的小群体内。来自中东的穆斯林水手定居在印度西海岸、非洲东海岸、马来半岛、苏门答腊岛、婆罗洲和爪哇的一些充满生机的世界性港口城市。他们与当地人通婚，在处理自己的事情时有相当大的独立性。毫无疑问，正是这种对社会各群体的吸引力使得伊斯兰教在这些地区扎根。海上贸易带来的财富不断聚集，削弱了当地的社会等级制度。穆斯林的生活方式也逐渐渗透到内地，但是在东非和东南亚都没有出现世界性的贸易区。这也就阻碍了宗教在这一地区的广泛传播。有些东南亚地区伊斯兰教的改宗是在马六甲伊斯兰教君主（Sultanate of Malacca）的支持下实现的。由于能够促进与中亚和南亚地区伊斯兰教中心的交流，同时也更容易在经济上融入这些中心地区，东南亚岛国已有的等级制度和文化慢慢被更有利于商业圈发展的政治和社会秩序所取代。15世纪末，马六甲已经发展成为世界著名的贸易港口之一。

伊斯兰教统治者在伊斯兰帝国内部发展了农业、手工业和贸易，帝国伴随着穆斯林的征服而不断壮大。政治和经济的稳定一如既往地在商业发展中起着重要的推动作用。穆斯林商人和非穆斯林商人的生意都很兴隆，财源广进。例如，在伊斯兰世界里就有许多犹太人社区。著名的开罗《戈尼萨文书》（Genizah）出土后，我们可以更清晰地了解到11世纪和12世纪犹太人在埃及以及其他地方的生活状况。文书中保留的大量记载让我们了解到处于从西欧到印度这一繁荣商业网络中心的海上商人们的生活。



伊斯兰世界的海上贸易

伴随穆斯林征服，伊斯兰教传播到红海、亚丁湾、印度洋直至东南亚地区。穆斯林水手 在这些地区定居，使当地人改宗，并与之进行频繁的贸易往来。开罗、印度河三角洲、马六甲等信奉伊斯兰教的城市由此成为繁荣的商业中心。

伊斯兰教传播中的政治维度也不能被低估。当然，这一过程主要贯穿在哈里发统治时期伊斯兰教扩张取得的军事胜利中。然而，穆斯林政权中政治力量的局限总是比经济和宗教的限制要小得多。例如，公元8世纪征服信德使印度河三角洲处于穆斯林的统治之下，但是直到公元11世纪，受土耳其入侵的影响，印度次大陆的北半部才开始被土耳其和阿富汗轮流统治。实际上，在权力极盛的公元14世纪，德里苏丹的王国仍是唯一能够在印度南部征税和索要贡赋的政权机构。长久以来，实现政治统一的梦想对于伊斯兰世界和基督教世界一样都是不可能实现的。

美洲的第一批基督教徒

欧洲海上扩张至美洲的过程中，宗教的扩张很难评价。毫无疑问，15至16世纪的海上扩张对基督教世界的发展有着重要作用。例

如，基督教是西班牙王室规定的宗教信仰，当地人的改宗是件头等重要的大事。然而，就如我们在前面章节中提到的，在征服美洲的过程中也有一些大事与基督教无关。但是不管怎样，许多征服者坚信这一信仰的力量，他们认为自己从事着上帝的事业，而上帝的力量则促使他们成功。倡导宗教信仰是征服者和阿兹特克与印加统治者之间相互影响的重要方面。1519年，科尔特斯（Cortés）首次登陆尤卡坦（Yucatán），破坏了当地的异教圣像，并建立起基督教的圣坛，主持弥撒。当他追随蒙特祖玛（Montezuma）去往战神休齐洛波特力（Huitzilopochtli）的圣地特诺奇蒂特兰城时，他请求获准建立基督教圣坛，并下令将圣母玛利亚像安置在金字塔神庙的顶部。宗教问题的争端无疑破坏了西班牙人和阿兹特克人之间的关系。

皮萨罗和印加人的初次接触也有着明显的传教因素。1528年，他第一次和通贝斯（Tumbes）边远城镇的印加统治者交流时，皮萨罗认为他和他的探险队来到这里就是要说服印加人放弃对伪神的崇拜而改信基督教。1532年，皮萨罗和其同伴抵达库斯科（Cuzco）参见印加国王阿塔瓦尔帕时，他们故技重施。不幸的是，由于官方的禁令，当地人对基督教表现出的不是理解和友好，而是排斥甚至有暴力倾向。当阿塔瓦尔帕拒绝下令放弃自己的信仰时，针对印第安人的大屠杀就开始了。许多资料中记载皮萨罗探险队的牧师瓦尔弗莱特（Friar Vicente Valverde）就是大屠杀的罪魁祸首。后期的探险家，如奥雷利亚纳（Orellana）和卡韦萨·德巴尔（Cabeza de Vaca），他们真心实意地想要了解当地真正的文化和宗教信仰的特点，并向当地人宣扬基督教的优越性。但是早期西班牙和葡萄牙的总督对待美洲中部和南部的居民非常不友好，甚至恃强凌弱。16世纪中期，征服者队伍中开始出现真正的传教士，而那时的殖民地已经是满目疮痍、伤痕累累了。与努力从异教中拯救当地人的灵魂相比，他们发现在欧洲统治者的控制下为当地人争取人身自由成为更大的挑战。

北美殖民地

欧洲人在北美渗透和殖民的方式各不相同。16世纪中期，西班牙人占领墨西哥海湾。随着海上探险的兴起，具有野心的探险家逐渐渗透进内陆地区。1565年，北美大陆的佛罗里达出现第一个永久的欧洲殖民地——圣奥古斯丁（St Augustine）。17世纪初西班牙舰队甚至已经到达阿拉斯加沿岸港口。但是由于北部原住民复杂的部族文化与联合抵抗，西班牙的侵略活动一直未能得手。殖民活动及农业开发常伴随着基督教传道。大部分新大陆的西班牙领地由教宗指定，他们强烈希望在当地居民中传播基督教信仰。起初，欧洲人日渐增强的海上航行能力使他们更容易在沿海区域建立殖民地定居点。到了17世纪和18世纪，传教基地逐渐向新墨西哥、得克萨斯和下加利福尼亚往北的太平洋沿岸地带延伸。西部内陆的渗透还到达了蒙大拿和内华达各州，这为以后数代的殖民打下了坚实的基础。对西班牙来说，竞争来自法国和英国。这两个国家对美洲的兴趣在17世纪和18世纪间稳固增长。

16世纪上半叶，作为其伊比利亚邻居的对手，受西欧宗教和政治冲突的影响，法国船员在加勒比海和大西洋地区的活动频繁。他们突袭并俘获了大批从巴西和墨西哥往返的船只，这使得当地人十分惧怕法国人。其中最令人吃惊的，就是1555年在哈瓦那（Havana）发生的有法国皇家海军舰艇参与的袭击。1559年，法国和西班牙签订和平条约，承认了中美和南美是西班牙的势力范围，但却搁置了欧洲人要求开放北方领土的问题。



西班牙海上帝国

西班牙是欧洲的老牌殖民帝国之一，也是欧洲海外探险和殖民扩张的最早先驱。地理大发现的伟大成就大多是在西班牙王室的支持下取得的，作为回报，西班牙在将近200年内控制着大西洋以及美洲的海上势力范围，它的殖民地遍布各地，由此被称为“日不落帝国”。

当南特敕令（the Edict of Nantes）承认天主教和新教少数派共存后，宗教战争频发。特别是1562年到1589年间，法国境内的宗教战争异常激烈。17世纪20年代，争端一直持续不断。1685年，国王路易十四宣布废除南特敕令，许多新教徒被迫背井离乡，逃至它国。在英吉利海峡和法国的大西洋海岸，加尔文教徒招募到大批的追随者。无论是敌是友，迪耶普（Dieppe）、圣马洛（St Malo）、圣纳泽尔（St Nazaire）和拉罗谢尔（La Rochelle）这些港口城市与法国都有着长期的贸易传统。这些地区的航海技术精湛，海边村落的发展兴盛。尤其是拉罗谢尔，16世纪时，它独立于政府，不受以巴黎为基地的天主

教统治者的政策影响，海盗活动和劫掠商船成为上述地区经济的主要来源，也是16世纪信奉天主教的布列塔尼人的主要收入来源。

法国的宗教冲突在早期建立海外殖民地的过程中无疑起了重要的作用。胡格诺派教徒（Huguenots）很快就发现建立殖民地的可行性，这不仅能为立志改革的基督教徒提供庇护，还能为国内深受压迫的新教事业提供收入，并由此发展为在新大陆打击天主教利益的海上基地。新教领袖科利尼资助在里约热内卢海湾的某个小岛上建立了天主教和新教并存的社群。为了在陌生的环境下自力更生，这个小岛上的居住者度过了五年纷争不断的日子，后来他们遭到葡萄牙军队的驱赶。随后的努力主要集中在巴西的东北部海岸，但仅有建立于1604年的卡宴（Cayenne）在葡萄牙赶尽杀绝的驱逐活动中保存了下来。在佛罗里达，科利尼于1562年继雅克·里博（Jacques Ribault）之后再次尝试殖民行动。这个地区是突袭西班牙白银运送队伍的理想场所，因为这里是西班牙船只从墨西哥湾出发返航回国的必经之路。就在南卡罗来纳州这个地方，里博和他率领的男女老幼组成的杂牌军首次尝试建立了定居点。1564年他们被一支佛罗里达东北部沿岸卡罗莱纳港的小股移民队伍打败。关键时刻，英国殖民者因为要竭力支持新的力量而伸出援手。但西班牙人也迅速插手以扫除对他们在美洲利益可能带来威胁的势力。诺曼底的加尔文教徒和布列塔尼半岛港口的天主教徒找到了另外一种贸易公司的模式，并尝试在与欧洲、印度以及美洲进行的商业活动中获得利润。但是来自荷兰的竞争以及持续不断的内乱严重限制了这一模式的功效。美洲中部和南部几乎都被天主教势力占据。

然而在北方，情况却截然不同。我们已经简单讲述了斯堪的纳维亚人在美洲西北边陲的冒险活动。这些地区虽然人口稀少，部族体系却发展完善，其领土在16世纪之前就已经相当广阔了。美国和加拿大成了欧洲水手们登陆地的最佳选择，这样也避免了因侵略引起的与当

地人的冲突。但是由于当地没有权威的政治机构，欧洲人不得不在北美采取与中美和南美完全不同的治理方式。

由于当地没有大规模帝国的存在，16世纪抵达北美的英国、法国和荷兰的殖民者也不能如法炮制西班牙在中美和南美的方式。当地的美洲人对欧洲人存有戒心。比如，在易洛魁人和休伦人之间长期存在的冲突中，圣劳伦斯河从南到北所有的疆域都被占领。这里成了欧洲殖民者销售武器的市场，也为他们内部的冲突提供了同盟军，同时，这也使得英国和法国都无法轻易进入北美大陆的核心地带。



欧洲宗教战争

16、17世纪的欧洲战争是宗教冲突与争夺霸权的共同产物。这些发生在天主教国家与新教国家之间的战争，如哈布斯堡——瓦卢瓦战争、三十年战争等，将当时欧洲的主要海上强国西班牙、法国、神圣罗马帝国、荷兰、英国都卷入其中。

从16世纪早期开始，法国和英国的渔民们就知道有这么一个地方，那里河流密布、港口众多。他们曾来到纽芬兰附近的大浅滩和圣劳伦斯河湾捕获鲸鱼、海象和大量鳕鱼；他们还和当地人交换毛皮，尤其是水獭皮和海狸皮。然而，吸引英国人和法国人来此探险的理由并不是对当地海洋与河流资源的向往，而是自北向西通往富饶的亚洲这一海上通道的地理位置。16世纪20年代，他们绘制出了美洲海岸的

轮廓，却没有找到通往东方的可行路线。约翰·卡伯特（John Cabot）早在1497年就宣称纽芬兰归英国王室所有，但是大西洋南部海岸的殖民活动直到17世纪20年代才真正开始。

法国对加拿大的侵略步伐直到17世纪时才不断加快。雅克·卡蒂亚（Jacques Cartier），一个来自圣马洛（St Malo）的经验丰富的水手，曾在16世纪30至40年代几次抵达纽芬兰探险，甚至到达了圣劳伦斯河，并且在当地向导的指引下发现了位于奥雪来嘉（Hochelaga，今蒙特利尔）的休伦湖定居点。身为胡格诺派信徒，卡蒂亚本可以和那些逃亡的人一起建立殖民地，并确保建立天主教堂。然而，他却成果甚微。宗教战争转移了人们对这一地区的注意力。就在1603年，法国大西洋沿岸的海边村落中出现了另一位天主教改宗者萨缪尔·尚普兰（Samuel de Champlain），他发现阿尔冈昆人（Algonkians）和休伦人参与了与内陆更远地区的人们的交易，那里湖泊广大、河面宽阔。尚普兰负责寻找在魁北克的贸易港口。1627年，他说服黎塞留红衣主教（Cardinal Richelieu）建立新的法国皇家贸易公司。这一组织被赋予了很大范围的豁免权，负责安置因发展农业而被迫离开家园的数千法国天主教家庭。新教徒被禁止进入新的定居点。

在法国和罗马，对于印第安人改宗的前景，人们充满信心。而对北美民众来说，推动他们改宗的主要是耶稣会信徒。后者的葡萄牙和西班牙会友已经创立了许多方法，包括理性说服和强制信奉。总体来说，17世纪的天主教会强烈反对暴力改宗和奴役异教民族。1622年，被称为传道总会（Congregation for the Propagation of the Faith）的集会为传播信仰而举行。活动起初是为基督教传道而宣传两个主要原则，即吸纳原住民新成员和尊重当地习俗，这些都被称作保持不变的信条。

基督教传教士努力去理解并与北美的各民族达成妥协，然而成功的概率并不大。这是因为基督教的教义对加拿大各部族没有吸引力。

他们实行一夫多妻制，在处理内外关系时奉行自己的道德标准和法律传统。他们的精神世界与基督教的教义不相容。他们不住在大型的、长久存在的村落或城镇里，这使得教堂集会非常困难。更何况，在与欧洲人的贸易中，他们只满足于欧洲人为他们提供的枪支和酒精。这是基督教徒永远无法赞同但又无法轻易责难的。

有些传教士被屠杀，尤其是被易洛魁人杀害。易洛魁人与法国人以及作为法国主要同盟者的休伦人之间存在冲突。这种冲突由于欧洲武器的使用以及与荷兰、英国、法国移民之间争夺利润丰厚的毛皮贸易而不断加剧。17世纪时，英国逐渐对圣劳伦斯河地区产生兴趣，而此时，法国的注意力也转向了密西西比河和路易斯安那。1670年，哈德逊湾公司（Hudson Bay Company）成立，他们取道西北并占据了由英国探险家亨利·哈德逊发现并命名的海湾，发展成为毛皮贸易领域的有力竞争者。18世纪，法国海军与英国海军开始了世界范围内的战争。这也不可避免地把新法兰西居民及其盟军休伦人卷入战争。英国军队在欧洲和其他地方的胜利促使法国让步，并与英国签订条约，法国势力在北美遂逐渐衰弱。最终，信仰基督教的欧洲人把宗教信仰、政治分歧和他们的武器、酒精以及致命疾病一股脑地带到了大西洋。这些内容将在下一章详细讲述。从美洲原住民的角度来看，白人的入侵带来的只有衰败和死亡。



《沃尔夫将军之死》

这是一幅描绘英国在北美殖民作战的名画，再现了英国将领沃尔夫在魁北克战役中“英勇牺牲”的场景。沃尔夫是英国派驻北美殖民地魁北克的司令官，在1759年英法魁北克战役中指挥对法作战。战争以英军胜利告终，法国将北美加拿大割让给英国。

英国人在北美的活动有着强烈的政治和宗教竞争色彩，这些活动包括与法国的竞争以及16世纪后半期与葡萄牙、西班牙的竞争。英国宫廷中信仰新教的一派吸取了之前在位的天主教女王的教训，后者对新教徒施加残酷压迫，并得到其西班牙丈夫的支持。由于嫉妒天主教王国从海上贸易的发展中攫取的财富，越来越多的世俗欲望发展起来。英国人的信心不断增长，他们相信其船舰和船员的能力能够使他们赶上甚至超越欧洲对手们已有的成就。举一个非常有名的例子，1577年弗朗西斯·德雷克开始了他的航行，起初他只是想攻击船舰和殖民地，联络那些想抵制西班牙征服的印第安原住民，侦查寻找可开发的基地和殖民地，想以此来削弱葡萄牙和西班牙在北美的势力。德雷克的小型舰队由皇室和朝臣共同资助，他们希望能通过努力来获取

物质、政治和外交上的利益。在佛得角，德雷克凭借武力抓获了一名葡萄牙领航员，以自己的方式沿南美海岸航行并继续向北，先后攻占了瓦尔帕莱索（Valparaiso）等一些沿海定居点。他还俘获了一艘驶向巴拿马的运载珠宝的船只。在加利福尼亚海岸登陆后，他大肆宣扬英国在新阿尔比恩（New Albion）拥有主权。更多的伊比利亚领航员被俘获并被迫为他带路，他成功跨越了太平洋并向马尼拉进发。1579年，返航途经好望角时，他又与特尔纳特香料岛的统治者达成了商业协议。与麦哲伦和德尔卡诺（del Cano）的环球航行相比，德雷克的世界环游更加暴力且有利可图。德雷克的尝试也为日后英国成为持续两百年的海上帝国提供了先兆。1585至1590年间，英国人首次尝试登陆罗诺克（Roanoke）建立殖民地。英国新国王詹姆斯一世统治时期，在特许公司的资助下，殖民地被成功建立，这也推动了在弗吉尼亚和普利茅斯海湾的殖民开拓。17世纪30年代，已经有数千名定居者在弗吉尼亚从事用于出口英格兰的烟草种植业。



《五月花号公约》

1620年，英国102名清教徒为摆脱英国国教的迫害，从普利茅斯港口乘船逃往北美新大陆，他们随后在那里建立了一块英属殖民地。

后来发展为美国核心地区的英属北美殖民地几乎从一开始就有着明显的宗教特征。许多早期的移居者是“清教徒”，他们努力在英国国教内部开展严格的加尔文主义思想运动。但到16世纪末，他们显然没有达到这一目标。清教徒们聚集在教堂内，教会领袖说服他们脱离英国国教教会。他们首先去了荷兰，为了在新世界建立一个更神圣更独立的宗教团体，他们又来到了由弗吉尼亚公司控制的北部地区寻找定居地。最有名的一个宗教组织就是被称作“清教徒先驱”（Pilgrim Fathers）的宗教殖民者，这一组织大约由一百人组成。1620年11月，他们乘坐“五月花”号从英国普利茅斯出发，12月份到达新大陆的普利茅斯湾并创建了定居地。这是一个勇敢的举动，他们幸运地在远航中存活下来，安全登陆，并在早期与当地人结成友好关系。

越来越多的殖民地建立起来，越来越多的务实派清教徒加入进来，这使得殖民地数量不断膨胀。到1640年，移居者数量已有2万人。他们大多聚集在马萨诸塞湾附近，这里正是17世纪40年代早期政治和宗教出现剧变时，新英格兰联合殖民地诞生的地方。虔诚的新教徒既是传教士，也是避难者，他们促使周围当地部族内的数千人改宗，并努力把圣经翻译成当地语言。和天主教对手治理南北方的情形一样，他们的活动也并不总是和平的。在早期，出现过几次涉及原住民遭屠杀的流血冲突。新英格兰成为基督教原教旨主义者传教的中心，他们主张加尔文主义的正统教义，但遭到坚决的反对。后来越来越多的贵格会教徒（Quakers）、再洗礼派教徒（Anabaptists）以及其他基督教派也陆续创建了定居地。马萨诸塞湾南部附近罗德岛的居民更为包容，他们欢迎浸礼会教友（Baptists）、天主教徒和犹太教徒进入他们的生活圈。

相对便利的海上运输为不同区域的殖民者提供了方便，他们可以沿着好望角的海岸线从南到北寻找更多可供选择的定居点。1632年，在塞西利乌斯·卡尔弗特（Cecilius Calvert）和巴尔的摩勋爵（Lord Baltimore）的资助下，殖民地出现在马里兰的切萨皮克湾（Chesapeake Bay）。建立这一殖民地原本是为英国的天主教徒提供避难所，但也不排斥约占移民数量一半的新教徒。然而，由于处于统治地位的天主教徒和一些清教徒移民发生了激烈的冲突，这种海外的宗教和谐只是昙花一现。1689年，卡尔弗特家族被推翻，天主教徒的权力丧失。17世纪70年代，大批贵格会教徒定居在新泽西西部地区。他们就是从那里开始了对内陆地区的开发。1681年，贵格会领袖威廉·佩恩（William Penn）用他从王室得到的特许状建立殖民地，后来发展成了现在的宾夕法尼亚州。截至17世纪末，英国殖民地内有大约25万居民。到18世纪中期，高生育率以及大量涌入的新成员已经使殖民地总人口达到两百万之多。19至20世纪，航船提速、船体增大、海上商业与全球经济融为一体等一系列变化，均推动了来自世界各地的大规模的人口迁移。

尽管美洲殖民地在政治和经济上都与英国有着密切联系，但这里民族多样，宗教信仰也是多种多样。其中，荷兰和德国加尔文宗占美洲殖民者数量的绝大部分，尤其在1664年纽约成为英格兰殖民地之后。18世纪，德国路德教派成员大批迁入美洲，苏格兰和北爱尔兰的长老派信徒（Presbyterians）也来到这里。福音派神学（Evangelical Theology）也在美洲找到了肥沃的土壤。在这里，多种宗教思想相互交织，错综复杂，这反映在不同会众和他们平凡牧师的灵性追求以及与之相关的品质和地位中。毫不奇怪的是，宗教宽容、言论自由以及参与地区决策的权利，都曾经是而且在很大程度上也依然是当今美国政治的重要议题。

---

1. The Letters and Instructions of Francis Xavier, n.15, translated by M.J. Costelloe SJ, Institute of Jesuit Sources, St Louis, 1992, p.46.

2. 即圣德太子（574——622），厩户是他摄政时期的别名。圣德太子在位时大力推广佛教，颁布有《三经义疏》。——编者注

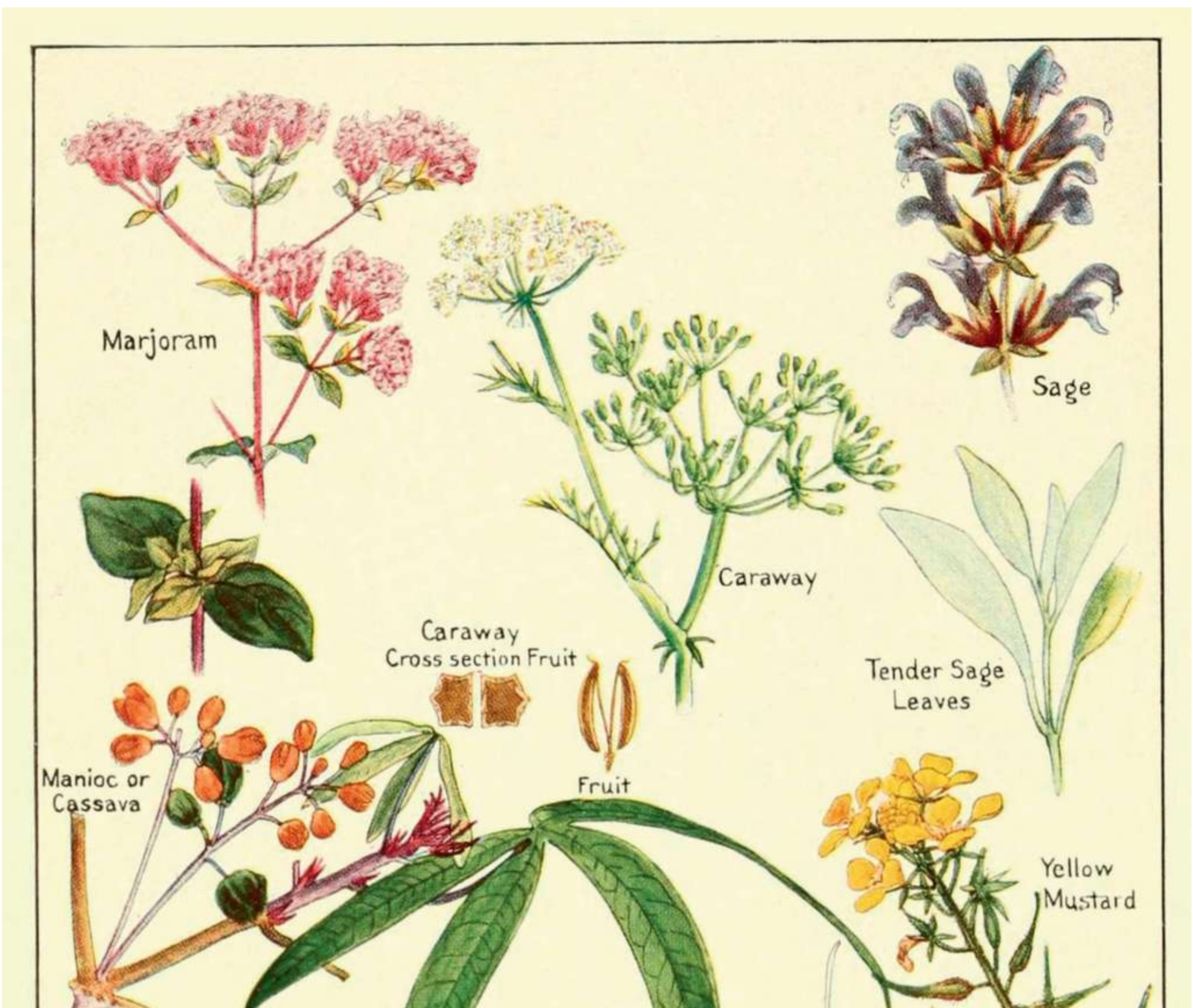
第5章 食物与健康

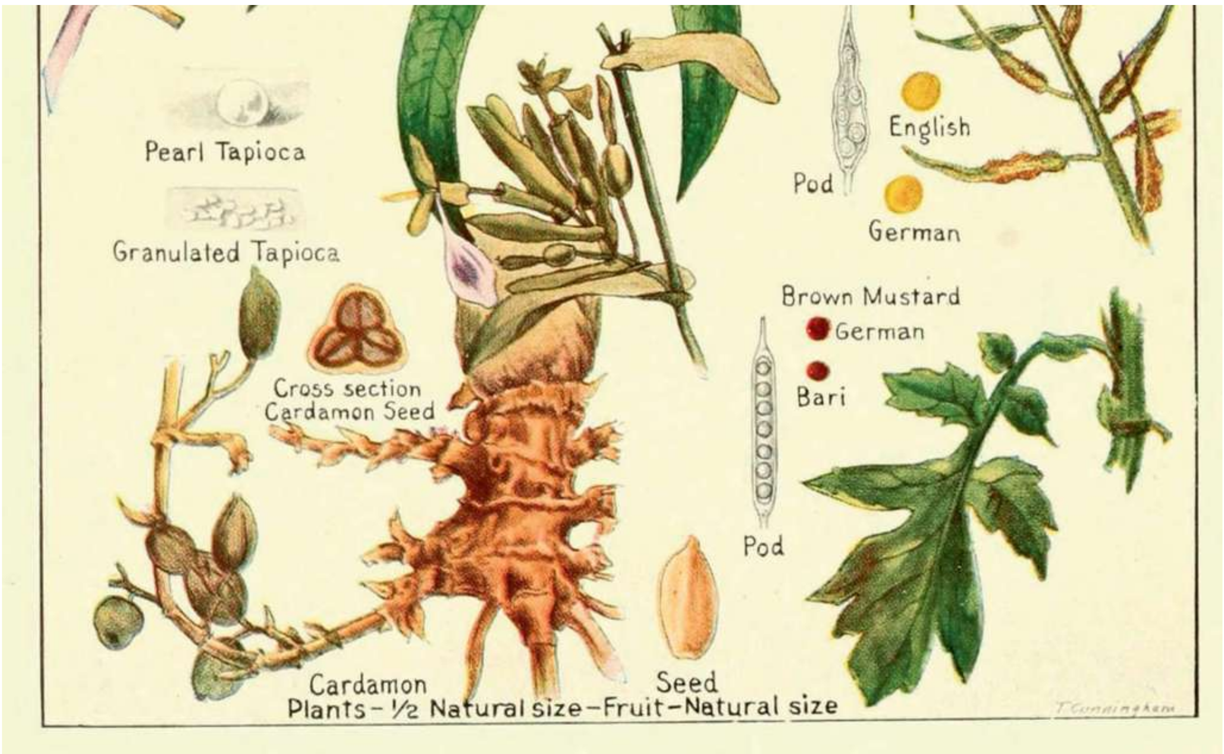


航海、食物与人类之间的关系很大程度上取决于越洋输送人类和商品的交易网络的性质。众所周知，经济和政治的发展对人类文明中基本的食物与健康水平有重要的影响。

关于这些影响的例子，可以从一个已经出现的主题中提取。借助季风跨越印度洋地区的商品交易使得中国、东南亚和南亚的香料流通到阿拉伯、非洲东部、近东和地中海。可以看到的是，这种交易影响了烹饪方法，反之亦然。约从公元1世纪开始，罗马烹饪越来越追求将

东方香料作为配料。尽管马库斯·加文·阿比修斯（Marcus Gavies Apicius）著名的食谱书大概是公元4世纪或5世纪的文本，却是基于更早的公元1世纪的版本。它广泛使用了进口香料，尤其是胡椒。阿比修斯的食谱当然不是罗马帝国的普通百姓能遵循的，但是它列举的一些合理的证据提示我们，有权势且富裕的社会精英的需求与香料市场密切相关。一旦某些物品如胡椒，被确立为上流社会生活方式必需的奢侈品，那么其需求就固定了。香料既是防腐剂，又是调味品，其持续增长的重要性使香料商人们总能在地中海和周边地区的富裕精英中找到市场。人们觉得，对食物来说，防腐剂的更多使用不仅能改善储存，也提高了饮食的营养价值。现在我们将简要考查一些事例，在文明的历史进程中，航海的发展是如何影响饮食中主食的变化，从而在更广阔的社会、政治和经济发展中扮演重要角色的。





香料之路

公元第一个千年，阿拉伯商船队经由印度洋进入东南亚，做起了香料贸易。他们将丁香、肉桂、豆蔻、胡椒等香料运回欧洲，再以高价出售，从而满足地中海、中东地区上流社会的需求。

渔业

捕鱼活动在人类文明出现之前就已经存在很久了，欧洲许多史前史学家认为，尼安德特人的骨骼显示他们缺乏维生素D，但可以在北纬40°以内接近赤道的地带通过长时间暴露在阳光下获得，他们不食用鱼，尼安德特时期没有证据显示他们具备可能捕获鱼的工具。相比之下，相当多的考古证据显示晚期史前时代人类文化中出现捕鱼工具和鱼骨头。为了捕鱼，探险者必须接触水面，包括跋涉深水，在航海史上这是重要的一笔。历史上，所有进入海洋的社会群体都能收获海中食物，但鱼类作为陆上食物的一种补充，却很少成为人们饮食的一个

支柱。如同海上其他方面的活动一样，在15世纪，西欧捕鱼业在规模和强度上也有令人瞩目的扩张，并最终促使全球性捕鱼工业的诞生。

正如人们所见，16世纪伴随着英、法和其他欧洲国家移民在北美的定居，舰船的数量也飞速增长，它们在纽芬兰、新英格兰和缅因州附近的水域捕捞作业。到16世纪末，为寻求滚滚财源，数百艘船只参与到捕杀鳕鱼和鲸鱼的队伍中。大部分捕获的鱼出现在法国人、西班牙人和葡萄牙人的餐桌上，他们比以往更喜欢吃鱼，部分是因为天主教反宗教改革运动造成的饮食需求。沥干、腌渍和运输方式的改善也使大获丰收的鱼能够被分配销往整个西欧。猎捕鲸鱼是为了获取它们的肉、骨头和脂油。19世纪时脂油忽然成为照明行业的重要原料。与19世纪的其他方面一样，航海捕鲸业也在英国的控制之下，但是斯堪的纳维亚和美国的船只也很引人注目。19世纪末期捕鲸和捕鱼已经成为世界大多数航海国家的重要产业。



捕鲸

16至18世纪，挪威的斯匹茨卑尔根岛是当时欧洲公认的捕鲸中心。来自荷兰、法国、英国的航船汇聚在这里，据估计，仅荷兰一国，每年捕杀的鲸鱼就多达6万头。他们捕获鲸鱼，主要为了用鲸鱼肉、鱼骨和鱼油牟取暴利。

20世纪航海技术的快速发展在本质上改变了世界捕鱼船队。以蒸汽机和柴油机为动力的巨型船只同时具备冷藏技术，使得渔民能够从本地港口出发航行到更远的地方，在海上待得更久、捕获更多。声波定位仪和其他尖端的侦测方式使渔业成为一个具有高科技含量的产业。在深至900英尺的大海里用一艘或者几艘船合力将更大更有效率的渔网收起，可捕获不计其数的鱼，政府和国际组织迫于不断增长的压力，不得不禁止某些特定的捕捞方式，以保护海洋资源。

自20世纪以来捕鱼业的生产能力伴随着持续增加的需求不断增强。现在远离大海居住的人们也经常吃鱼，在英国，这种需求由炸鱼和薯条商店主导，已被作为民族文化不可分割的一部分。一个不太明显但很重要的发展是，为了培育促进海洋生物的发展，人们越来越多使用了鱼粉。例如，对这些产品需求的增长是北大西洋青鱼和马鲛鱼遭到过度捕捞的重要原因，它也威胁着更小的鱼类如鳀鱼甚至鳞虾的供应。尽管可能会导致渔民歉收，但过去25年来世界各国持续关注过度捕捞，促使人们划定捕捞区域，规定渔网的尺度，制定配额和许可证制度。涉及渔场和资源储备时，国家利益经常发生冲突。19世纪70年代，冰岛和英国甚至曾进行过多次被称为“鳕鱼战争”的激烈海军演习，以保护各自的捕鱼权。

赫尔曼·麦尔维尔在其著名的小说《白鲸》中，讲述了新英格兰捕鲸船及其狂热船长的故事，赋予捕鲸以神秘浪漫的形象，但近些年来捕鲸的历史已经被视为是鲸的悲剧。为了应对北部大西洋水域的过度捕捞，捕鲸者在20世纪初进入太平洋和大西洋南部，一度把偏远的南乔治亚岛作为捕鲸行业的中心。直到新技术成功研发后，捕鲸业才衰落下去，它不会再以先前那样的速度继续消费大鲸鱼了。北方海域的须鲸和露脊鲸被捕杀殆尽，太平洋的抹香鲸也剧烈减少，鲸鱼已经成为迫切需要保护的海洋生态环境的象征。自20世纪90年代初以来，只有日本还在继续经营着重要的捕鲸业，这主要是为了满足日本人对鲸鱼肉的需求。

水稻

水稻首先在东南亚种植。史前时期，它的一些品种向西北和东北部传播至中国和南亚，逐渐成为印度和中国的最主要农耕群体的粮食作物。农耕群体构成了亚洲大陆早期农业文明的基础。水稻种植成为东亚文明经济发展的一个重要基础。9至12世纪中国人口实现大幅度的持续增长，这要归因于水稻种植的改进。有些改善是技术上的，如使用更好的灌溉和种植工具，发明分类插秧的技术等。还有一些改进是生物学上的，特别是著名的早熟稻的采用，它是11世纪宋朝从越南占城引入的，首先在沿海各地种植，后来扩展至整个水稻种植区域。早熟稻使农民可以种植两季农业作物（增加了冬季作物），从而获得比以前更大的收获。

稻米作为货物的最大优点是它不会像其他食品一样迅速变质。它可以存储多年，支持人们度过歉收年景，甚至可以救济灾荒很严重的地区。印度洋海上贸易中的稻米不仅是亚洲和非洲众多地区的主食，而且由于长期以来培育出了名目繁多的品种，人们还把它当作一种美味。商人通过将孟加拉稻米用船运到锡兰和马尔代夫，或者将马达加斯加的稻米运到东非大陆，来获得可观利润。

18至20世纪早期中国和东南亚之间的稻米贸易成为大规模、高度繁荣的南中国海贸易航线的重要体现，其完全由中国和泰国的商人牢牢把持，他们挫败了欧洲意欲打破此局面的企图。19世纪，为了供养工业化带来的日益增长的城市人口，欧洲人开始从印度进口大量粮食，稻米仅仅是其中之一。稻米作为一种商品作物的扩散，是过去几个世纪海上贸易爆炸性增长的表现之一。到了19世纪末，北美开始广泛种植水稻，该作物至今仍是其农业经济的一部分。

马铃薯

16世纪，几种新的主食从新大陆引入旧大陆，包括玉米、木薯、马铃薯和若干不同种类的甜味马铃薯和番薯，它们促进了人口增长，维持了非洲到美洲的大规模人口海上迁移。这种迁移本身是对廉价和顺从劳力需求的一种回应，也迫使欧洲定居者在他们新开垦的土地上种植必需作物。从美洲到达欧洲的最著名的作物当属马铃薯，它被称赞提高了北欧贫困人口的营养摄入。马铃薯生长于哥伦比亚和厄瓜多尔的高地山谷，16世纪30年代后期西班牙人发现了马铃薯，西班牙水手在16世纪中期开始食用这种作物，并于16世纪70年代将其带回了西班牙。马铃薯从西班牙迅速传到了欧洲其他国家，在爱尔兰受到了大众的热烈欢迎，尽管如此，由于爱尔兰乡村人口自17世纪以来对马铃薯的依赖愈发严重，1845至1846年暴发的马铃薯晚疫病导致马铃薯饥荒，加之紧随其后暴发的霍乱、斑疹伤寒等疾病，使爱尔兰减少了约200万人。



马铃薯

马铃薯原产于南美洲秘鲁等地，16世纪被西班牙殖民者带到欧洲，因花朵美丽，最早被当做观赏类装饰品。后来法国人发明了烹饪马铃薯的方法，欧洲人开始普遍种

植并食用它。

蔗糖和奴隶

甘蔗的首次种植可能出现在公元前7000年的东南亚。甘蔗最初生长在新几内亚或印度尼西亚，到达印度的时间不晚于公元前5000年。公元前327年，亚历山大大帝的统治扩大至印度河流域，蔗糖开始和牛奶、大麦、稻米、姜和其他物质一起，广泛应用于食物和饮料中。最早关于蔗糖提炼过程的书面描述来自于公元500年的一份印度教资料，类似于用沸腾的甘蔗汁制作成球状的糖蜜。尽管公元1000年时甘蔗已经开始在印度洋地区广泛种植和使用，可是它并没有经常出现在欧洲的交易市场中，而是被视为阿拉伯人和印度人的奢侈品。8至9世纪随着穆斯林的征战，甘蔗被带到了地中海地区，尤其是北非、塞浦路斯群岛、罗德岛和西西里群岛。阿拉伯帝国培养的商界和政界人才有效地改善了甘蔗种植、改良和推广的基础设施。渐渐地，欧洲也获得了炼糖技术，中世纪的威尼斯是一个重要的转运港，将蔗糖分装运载至欧洲的其他地区。持续百年之久的基督教征服和再征服运动为十字军战士学习糖料制作提供了机会。11至12世纪地中海东部的拉丁领主成为塞浦路斯、黎凡特和马耳他甘蔗种植园的监管者。14世纪时蔗糖生产的中心似乎从东地中海转移到了西地中海。

圣多美岛、加那利群岛和马德拉群岛是葡萄牙早期制糖工业的中心，15世纪20年代早期，马德拉群岛成为葡萄牙的殖民地，是伟大的航海家亨利王子主导的海上扩张的一部分。此岛气候宜人，土壤肥沃，被殖民后的第一个百年里主要种植和发展小麦与甘蔗，且迅速地将现有的黑奴投入到种植业和劳动密集型的制糖工业中，然后将蔗糖出口到欧洲其他地区。地中海的制糖工业被马德拉群岛的制糖业严重摧毁，不过，在16世纪后半期，美洲尤其是巴西也发展了更为广泛的制糖经济，马德拉居民被迫改种其他作物，特别是小麦和植物染料，

如靛蓝。马德拉在引进葡萄树后开始生产红酒，这是马德拉出口商品中最为著名的。马德拉群岛和更北部的亚速尔群岛，那个同样由于航海家亨利的大西洋计划而于15世纪20年代出现居民的群岛，都是来往于伊比利亚半岛和美洲途中的重要据点。圣多美作为制糖中心的重要影响可以追溯至1500年左右。后来，当这些地方的经济开始由于新大陆的发展而蒙上阴影时，众多居民纷纷移居到了巴西。

甘蔗种植在16世纪时由欧洲移民和殖民者传播到南美和加勒比地区，从那时起，它成为巴西和西印度群岛的主要出口商品。早期的欧洲移民不愿亲自从事不体面的体力劳动，事实上， 伊比利亚半岛和欧洲其他地方也没有足够的人口储备以提供劳动力，因为他们不得不准备移民到新大陆，经常在种植园恶劣的条件下从事辛苦的工作。由于原住民在欧洲人到来之后迅速减少，劳动力需求问题立刻突显出来。劳动力需要从西非奴隶港口获得，因此，蓬勃发展的制糖工业与海上贸易活动中最为臭名昭著的奴隶贸易紧密地联系到一起。很明显，奴隶参与地中海和近东的制糖工业由来已久，但是大西洋甘蔗种植的相对爆发性增长，为以奴隶为基础的蔗糖种植园的发展注入了强大的推动力。

1509年第一批定期船舶装载的奴隶被运往圣多明各，到西班牙控制的金矿里工作。1515年，熟练的蔗糖种植者从加那利群岛被运往加勒比地区，1516年，圣多明各的新蔗糖种植园开始向欧洲出口产品。但它们的出口很快就被葡萄牙的殖民地产品所取代，那些殖民地位于巴西、中美和南美沿太平洋和大西洋海岸的许多地方。起初，大西洋奴隶贸易由葡萄牙人控制，商人在西非拥有官方的贸易垄断路线。17世纪，英国、法国和荷兰的贸易在大西洋两岸迅速发展起来。1637年荷兰从葡萄牙手中夺取了黄金海岸的埃尔米纳，并袭击了其他港口，这只是它侵食葡萄牙在世界海上航线地位的系列战役的一部分。我们已经考察了荷兰人在印度洋地区的活动，因而可以恰当地将其称为整体战略的西部行动。

这幅画描绘了殖民时期的北美印第安人的聚落。



这幅画描绘了殖民时期的北美印第安人的聚落。

荷兰的西印度公司成立于1621年，与它的东部同行一样，也是集资筹建的，但其管理委员会由来自尼德兰南部的加尔文派避难者牢牢控制，其思想立场是坚决反对天主教，因而反对伊比利亚。1630年荷兰夺取了葡萄牙的伯南布哥殖民地，一个繁荣的蔗糖生产地。他们从西非隶属于葡萄牙的贩奴港口进口了上千个奴隶。1644年西印度公司购买了近七千名奴隶，并将他们贩卖到美洲。但是，荷兰的甘蔗种植园经营并没有持续多久。1654年，坚定的荷兰加尔文主义者被信仰天主教的葡萄牙人和克里奥尔人驱逐，尽管荷兰的海军强大无比。虽然在巴西遭遇失败，根据《威斯特伐利亚和约》的条款被逐出加勒比海地区，但聪明又有野心的尼德兰商人将自己定位为“海上马车夫”，在欧洲、非洲和新世界之间运输蔗糖和其他产品。

美洲的英、法征服者和殖民者在17世纪也将自己的国民带入制糖工业和奴隶贸易。英国的第一个殖民地——詹姆斯敦——建立于1607年，詹姆斯敦不能种植甘蔗，相对缺水的百慕大群岛也不能种植。不过，当英国人在1627年定居于巴巴多斯岛时，发现这里是一块完美的甘蔗生长地。随着贩奴者和殖民地种植园主的腰包逐渐鼓起，英国政府通过税收和关税征收，也积聚起巨大财富。关税依据利率制定，不鼓励从其他国家的殖民地进口产品。17世纪中期，英国的制糖岛屿已经取代巴西成为西北欧的主要供应商。贯穿整个17世纪的是不断寻求平衡的供求关系。据估计，从17世纪到18世纪这一百年间，英国人均糖耗量从4磅上升至8磅。英法两国还建立了特许贸易公司，英国皇家非洲公司（1672年）和法国塞内加尔公司(1673年），两者都是私人投资、享受不同程度政府支持的企业。

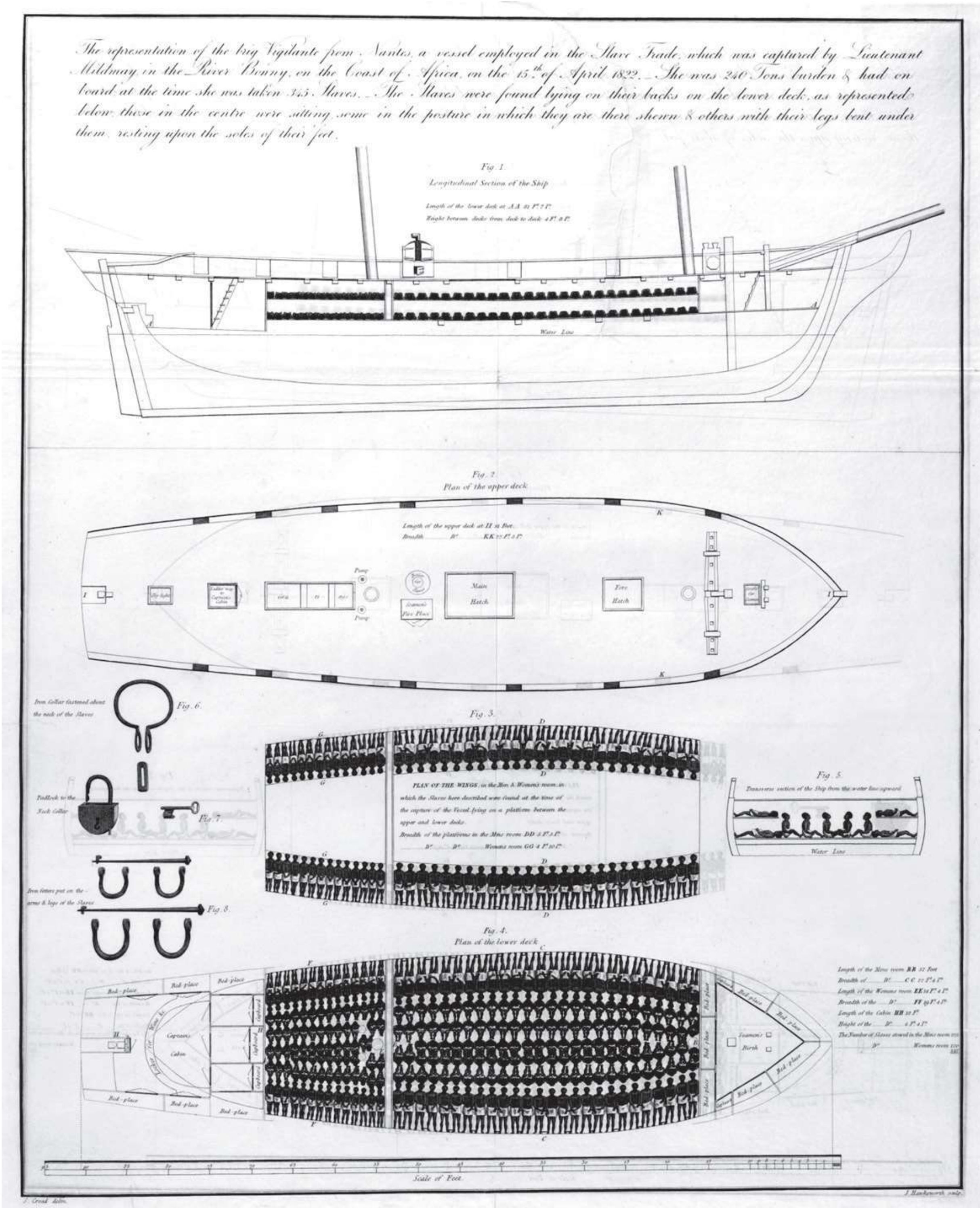
当然，我们应该注意到种植甘蔗不是贩运非洲黑奴的唯一目的，巴西腹地（内陆）的钻石和黄金矿井（山），以及围绕这些矿井（山）发展起来的城市移民，都是奴隶的主要消费者。18世纪巴西的棉花种植繁盛一时，19世纪时被美国超越，但是咖啡种植飞速增长，甚至在19世纪30年代取代蔗糖成为主要的出口物。烟草是第一种主要

由北美奴隶生产的农作物，同样是因为为数甚多的移民不愿意接受低下的地位和恶劣的工作环境。17世纪后半期，伴随着英国商人和海上舰队的兴起，北美东南沿海地区和非洲间的奴隶贸易也急剧增长。在这些地区，奴隶主要种植的作物是水稻和靛蓝，但是18世纪末美国的亚拉巴马、路易斯安那和密西西比河的新型棉花种植园很快成为对非洲奴隶需求最大的产业。

此时大西洋的奴隶贸易并不是唯一的奴隶贸易。印度洋和地中海区域的奴隶贸易彻底退回到了古代，而且在一些地区一直持续到20世纪。在16至17世纪遍布地中海的众多港口里，还有可供使用的穆斯林和基督徒奴隶。总而言之，在几千年的历史进程中，旧大陆的奴隶贸易涉及数以百万的奴隶。大西洋奴隶贸易引人瞩目的是其增长速度和惊人强度，关于它的真实统计赤裸裸地见证了海上扩张在奴隶劳力身上制造的的一系列悲剧。据估计，在15至17世纪的两百年中，约有50至60万非洲奴隶被贩卖到巴西，有45万奴隶到达非伊比利亚人占据的加勒比地区，另外40万到达西班牙占据的美洲地区。这一时期北美是一个小型的进口地，但是从1701年到大西洋奴隶贸易正式被终止的1808年，有惊人的600万人口被强行掳到穿越大西洋的贩奴船只上。每次购买的较少数量的奴隶来源于分散的非洲奴隶贩子集团，他们通过纷繁多样的途径获得奴隶，包括受骗人、罪犯和战俘。奴隶们聚集在等候区，在那里他们也许会等待几个月的时间，然后像货物一样被分装，开始了臭名昭著的中央航路之旅。即使是一个自由的水手，穿越大西洋的征途也是极其不舒适的，更何况被限制在船舶里的奴隶，虽然提供通风口和可以睡觉的木板，但一定是极其难以忍受的，这是一个备受折磨且常常是致命的旅程。在等候区和旅途中，痢疾和高烧是奴隶中最常见的致命疾病。乍一看死亡率不是特别高，通常介于4％至12％，但我们需要明白的是，被运送的奴隶大部分是年轻健康的成年男性（数量是女性的2倍），他们在运输途中的生存能力本应是很高的。

以上概述的海上贸易通常是所提及的大西洋三角贸易的一部分，船只从欧洲尤其是不列颠和法国出发，携带工业制成品尤其是纺织品，出口到非洲销售。随后将非洲奴隶带往美洲销售，最后载运来自新大陆的由蓄奴种植园生产的商品，包括朗姆酒（由糖蜜制作）、可可（或巧克力）、咖啡和棉花，回到欧洲和非洲以及亚洲的部分地区。

船舶建造者、船员、商人和投资者都从这些贸易中获得巨额利润。但是后来，自由贸易提倡者降低了可以保护种植园主利益的关税，使得这一体系不能更经济地运行。19世纪初的一个转变是对奴隶劳动力的依赖减少，美国和英国政府被迫开始废除奴隶贸易。尽管如此，这远远早于奴隶解放运动。英国在其殖民地废除奴隶制始于1838年[注]，法国始于1848年，美国直到1865年才开始推动废奴运动。巴西、古巴和波多黎各做出改变则更为缓慢。



1822年法国贩奴船（英国国家海事博物馆）

法国贩奴船只“维基兰特”号，1822年在贝宁河被英国皇家海军俘获。船上载有345个奴隶。毫无疑问，种族优越论构成了海上贸易扩张最野蛮一面的基础。

当然，19至20世纪的全球海上贸易扩张还涉及其他许多具有标志性的食物，它们是由大量签订契约与合同的奴仆甚至拥有土地的工人生产（加工）的粮食（果实）。例如，在欧洲与英国投资者和商人的操控下，19世纪60年代之前绝大多数的食用香蕉只在热带地区种植，那时它们已成为以大农场为基础的种植作物。到19世纪90年代，大公司为香蕉产业的发展而砍伐丛林，修建铁路、公路甚至港口，现在香蕉产业已经成为巴西、乌干达、印度和菲律宾等国家经济的支柱产业。在发达国家的人看来，饮茶甚至比食用香蕉更理所应当，然而，饮茶之风在全球的盛行也是近代以来的新现象。中国人和日本人自古以来被认为是痴迷的茶客，但欧洲人直到17世纪才真正认识到茶。17世纪，荷兰东印度公司开始进口大宗数量的茶。起初茶叶的生产主要集中在中国，通过东南亚的港口进行贸易，直到19世纪英国东印度公司才鼓励印度、爪哇和锡兰种植园种植茶叶。随着茶叶在世界范围的生长，一些国家如阿根廷、秘鲁和俄国已成为主要的出口国，利用全球海上贸易网络分销其产品。

疾病和海上贸易

人类必须时刻与致命的传染性疾病抗争，当人类文明开始转向静态的农业模式，与史前狩猎采集时代相比，在相对有限的饮食范围内，人类身体各种有效的营养素和维生素减少，更不容易抵抗疾病。与此同时，农业文明为新的病原体创造了条件，其中一些寄居在植物、昆虫和动物身上，其他的则无须任何中间宿主即可在人类之间传播。形成对这些疾病的免疫力是一个非常缓慢且明显痛苦不堪的过程。世界不同文明发展出自身独特的致命疾病，如南亚的天花和中国的麻疹。由于诸多文明之间建立了海上和陆上贸易联系，因而它们也分享了疾病，且逐渐融合了免疫力，但是，突然的远距离运输将携带病原体的船员带到他们以前从未踏足的土地上，会造成生命的巨大痛

楚和死亡。传染病通过海上贸易网络进行传播的一个早期例子，是公元前5世纪伯罗奔尼撒战争时期(公元前431——前404年）摧毁古代雅典的瘟疫。它似乎源于波斯或埃及，然后沿着完善建立的海上航线扩散至希腊，于公元前430年到达雅典。据说，雅典政治家伯里克利就死于此次瘟疫。曾遭遇感染但幸存下来的历史学家修昔底德说，首先感染瘟疫的人群是住在雅典港口比雷埃夫斯的居民。他还指出，早前有记载说瘟疫曾经突然袭击爱琴海北部的利姆诺斯岛，此岛坐落于通往达达尼尔海峡和黑海的主要贸易路线之上，是雅典人控制的海上帝国的一部分。通过以上观察可以明确得知，引起传染病的细菌是由船舶携带而来的。那时雅典与对手斯巴达交战正酣，雅典公民聚集在城市避难所坚不可摧的城墙后面，过度拥挤的情况似乎促进了疾病在这座城市的传播。估计有三分之一的人口死于这场瘟疫，而伯里克利的死亡使雅典失去了政治领导者，突然而剧烈的人口减少可能也严重影响了他们维持一直依赖的统治地中海东部的海军力量。经过与斯巴达及其盟友的长期抗争，公元前404年，雅典人最终投降，交出了他们的海外帝国，拆除了曾长期抵御敌人的防卫城墙。

公元前430年的瘟疫似乎仅限于东地中海，但目前可知的规模更大的一个例子，是瘟疫摧毁了查士丁尼皇帝治下(526——565年在位）的罗马帝国。公元2至3世纪时罗马帝国曾爆发瘟疫，但原因还不明确。5世纪40年代爆发的瘟疫有充足的证据可确定为黑死病。该传染病可以由黑老鼠携带并通过跳蚤在它们之间传播。它可能起源于印度北部或非洲东北部，到545年时它似乎已经从埃塞俄比亚传遍了罗马帝国，远及不列颠诸岛。印度洋和地中海地区广泛的海上贸易联系无疑帮助了这种瘟疫的传播。正如我们已经注意到的，南亚、波斯湾、红海和地中海的港口城市是高度国际化的地区。城市里商人和其他船员组成的繁忙群体，沿着业已建立的海上航线频繁来往，无形中为感染疾病的黑老鼠提供了从一个地方移动到另一个地方的途径。携带瘟疫的巴氏杆菌在鼠群里并不是长期存在的，实际上它们对鼠群和人群一样致命。现代研究表明，老鼠可能在非洲得上该病，在公元第一个千年初

始，当它们适应了城市居住环境后，开始将细菌传染给人类。繁荣的贸易港口中收集和暂时储藏食品与其他有机物的仓库，为黑老鼠提供了良好的环境。黑老鼠在印度洋地区的活动比它们在大陆地区的活动更容易，因为在那里它们可以爬上固定船只的绳索去寻找那些每次由海洋运载的大量食物。如果瘟疫在向北蔓延之前，已在相当长的时间里于印度洋地区制造问题，那么那里的人群可能开始拥有免疫力，多少会减少其毒性。然而，当它穿过埃及的土地屏障进入地中海，便遇到了一个没有这种免疫力的群体。

具有讽刺意味的是，促进疾病传播的海上贸易网络是其显著的受害者之一。瘟疫爆发引发人口大幅下降和随之而来的农业减产，最重要的是城市财富积累和支出的减少。可以说瘟疫本身，加之5世纪30年代由毁灭性的火山喷发和之后的全球气候灾难引起的隐喻般的现实状况和精神氛围，对印度洋、中东和地中海地区的经济有严重的负面影响。6世纪和7世纪上半叶，几个较严重的流行病主要限于地中海东部，但在7世纪下半叶更剧烈和广泛的瘟疫爆发，影响了伊斯兰和基督教世界。由于此种传染病不能寄宿于人体，故最后终于消失。

5世纪20年代佛教徒从朝鲜抵达日本，如我们在前面的章节中提到的，他们也许是无意中将天花带入日本岛屿。疾病逐渐传播，随着日本越来越融入远东的海上共同体，735年至737年天花的大流行消灭了约三分之一的人口。这场灾难严峻地考验了日本人在新的律令统治时期的信仰。圣武天皇作为一位虔诚的佛教徒，将此遭遇看作天神对他统治缺陷的不满。因而，他决定通过提倡一种更有道德的生活，并确保在日本各省份建造诸多神殿来增加他自己和他子民的虔诚。然而，日本所面临的问题是，其岛屿位置和相对较少的人口意味着不断增长的海上联系会带来不断增长的新型流行病的危险。黑死病在9世纪初从中国到达日本，接着许多流行的瘟疫如腮腺炎、麻疹、天花等接踵而至，约13世纪时，日本也最终融入东亚大陆的疾病模式中。

14世纪黑死病卷土重来。1331年它裹挟着毁灭性的影响渗透进中国，然后沿着商队路线穿过中亚。这些路线在14世纪被频繁使用，部分是因为成吉思汗及其后继的统治者对大片土地进行征服，并在政治上将它们连接到一起。在欧洲被称为黑死病的臭名昭著的流行病的传播再一次“得益”于海上贸易。它于13世纪40年代从中亚向西传播，在1346年到达克里米亚，1347年到达君士坦丁堡。它从这些地点穿越地中海的海上网络，在1348年至1349年到达英格兰和低地国家。在14世纪50年代，它可能通过英国和德国的港口到达斯堪的纳维亚。细菌通过海港入侵一个地区后紧接着会很快渗透进内陆，仍然是借助连接港口与经济腹地的贸易路线。人们发现能免受黑死病袭击的为数不多的欧洲地区是良好的内陆地带，例如位于中欧的波兰南部的平原和法国南部的贝阿恩地区。后来瘟疫的爆发遵循了与5世纪和6世纪时类似的模式，每隔十多年就会再次爆发。这些瘟疫对人口、农业、商业经济、政治和社会凝聚力的影响是毁灭性的。例如，在英国，1400年的人口估计只有1300年的一半。如14世纪50年代的法国扎克雷农民暴力起义，部分原因就是黑死病造成经济和社会生活的混乱。

黑死病与海上传播

中世纪欧洲约有30%——60%的人死于黑死病。海上贸易使得这一疾病跨越大西洋，传播到欧洲以外的其他世界。

流行病学研究最终辨认出引起黑死病的细菌并强调了跳蚤、老鼠和人类之间的传染关系，而这项研究是因19世纪末另一场恐怖疾病的爆发而产生的。此事件的原因是中国远征军于19世纪50年代到达已经爆发鼠疫的云南，被派往该地区的战士在镇压了一场严重的叛乱后将鼠疫带回中国内陆，鼠疫通过陆路交通网络的传播相对较慢，直到1894年它才传入国际贸易港口香港和广州。然后，鼠疫从这些地方经由全球海上贸易路线扩散到整个世界。此时受到感染的人类和动物比中世纪的传染源移动的速度更快，移动的距离更远。在20世纪初，鼠疫在某些情况下对孟买、悉尼、旧金山和布宜诺斯艾利斯造成了灾难性的后果。20世纪早期商船的速度和规模已经能确保传染病在杀死所有潜在可利用的、任意船舶上的人类和动物宿主之前穿越太平洋、印度洋和大西洋。

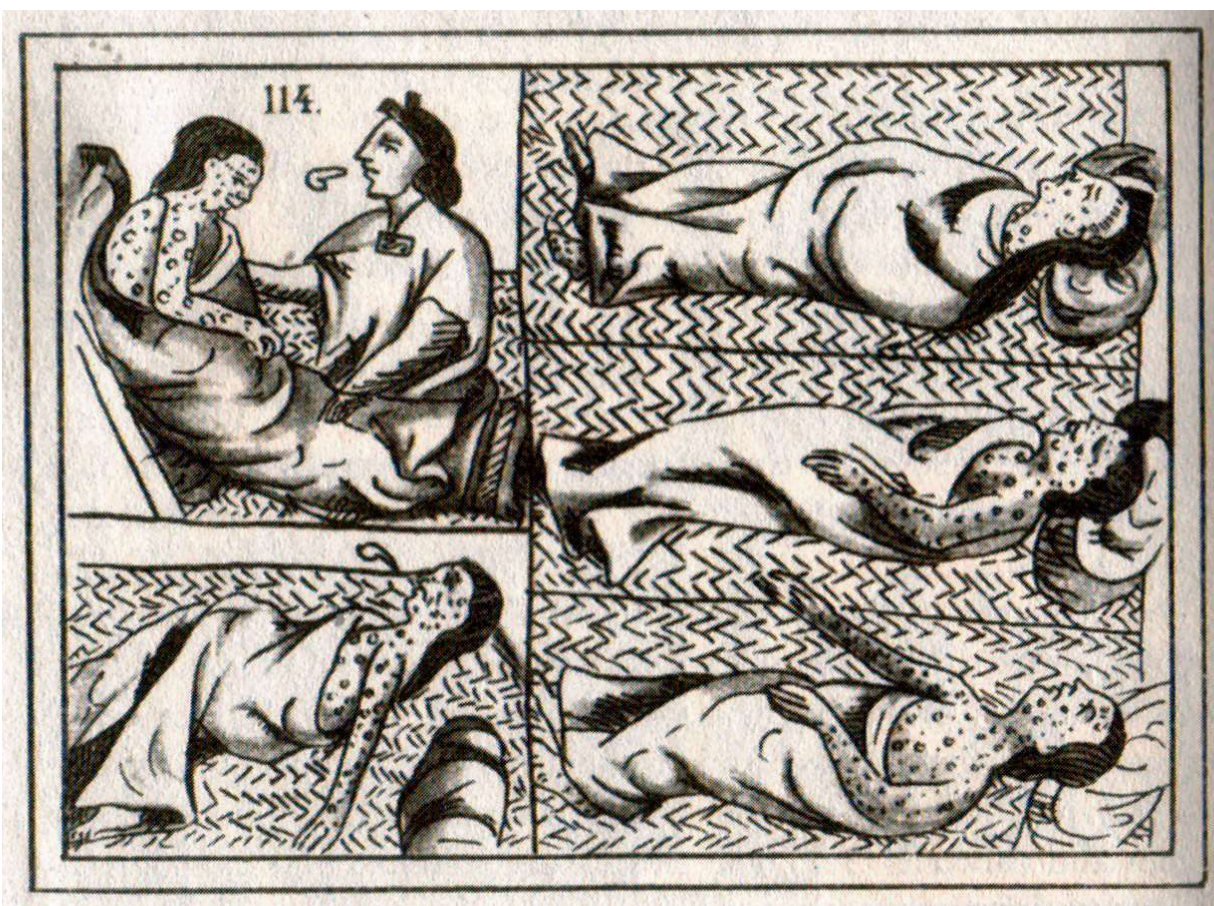
新大陆的传染病

14世纪末，旧大陆主要地区的疾病交流已经逐渐形成一个相对稳定的状态，此时海上世界的开放揭开了世界生物文明史的新篇章。持续发展的贸易路线刺激了经济增长，促进了文化交流，同时在重要的疾病全球传播中也发挥了重要的作用。麻疹、天花和鼠疫（或者类似的不能确定的疾病）的盛行贯穿了整个旧大陆的历史。新旧大陆之间海上航路的开通将一些具有传染性的致命疾病引入美洲。哥伦布于1492年进行的那次著名远航中的传染病宿主造成了一场真正的大混乱，传染病在欧洲的环境中也很危险，一经释放，这些欧洲人携带的传染病就为新大陆的居民们带来了灭顶之灾。加勒比海群岛的阿拉瓦人和他们陆上的同胞被天花、麻疹、流感和斑疹伤寒袭击并遭到感染。

猪流感可能是西班牙人的第一个杀手，它侵袭新来者如同侵袭本地人一样。西班牙人在1518年将天花引入加勒比海地区后，据说那里只剩下1 000个当地的幸存者。1520年科尔特的增援军队将它带到了陆地。正如我们所看到的，由于总体缺乏免疫力，阿兹特克、玛雅、印加文明和其他居民很快屈服于瘟疫造成的庞大的人口损失，西班牙的征服比他们自身想象的更为顺利。瘟疫不仅直接屠杀人口，还导致士气低落，需要强调的是，美洲原住民和他们的西班牙征服者都将此视为神灵不满的表现。麻疹爆发十年后，伤寒在1546年紧跟而来，欧洲人也是初次经历伤寒，这说明欧洲和美洲之间的海上联系使两个地区很容易一起遭遇瘟疫的蔓延。16世纪50年代相似的瘟疫肆虐欧洲和美洲，数百万人丧生，它甚至可能远及日本。

15世纪欧洲的海上扩张无疑也促进了天花在撒哈拉以南非洲地区的传播。但这并非欧洲和旧大陆其他地区之间唯一的海上疾病交流。梅毒在15至16世纪曾肆虐欧洲和亚洲，关于它的起源争议不断。有一种观点认为，与西非人种交往的葡萄牙种植园监工和奴隶贩子将当时

的雅司疹带到了属于温带气候的地中海，在那里，它们突变为梅毒。之后成千上万的以年轻女性为主的奴隶们被带往伊比利亚和欧洲的其他地方，从而促进了梅毒的传播。另一种传统观点认为，在哥伦布前往加勒比地区的第一次航行中，士兵和水手们从美洲将梅毒带回了欧洲。记载中最早的梅毒爆发时刻是1494年，在那不勒斯的法国国王查理八世的军队之中，这似乎很符合传统的猜测。查理撤军后大量雇佣军的遣散促进了梅毒的迅速传播。达·伽马1498年的探险又将它带到了印度，在16世纪早期，梅毒从印度通过海上贸易路线传播到了中国和日本。



古代佛罗伦萨药典中的图片描述(老楞佐图书馆)

这幅图例来自佛罗伦萨药典，根据征服特诺奇蒂特兰城当事人的记述所描绘。它展现出天花受害者的痛苦，此流行病于1520年传入科尔特。阿兹特克的原始资料提及此病称为“巨大的疹”。它几乎导致总人口的1/3患病。

1518年神圣罗马帝国皇帝查理五世颁发了皇家许可证，允许从非洲进口奴隶到加勒比海地区，一定程度上是为了应对大幅度下降的原住民人口，黑人与他们的欧洲主人拥有同等的疾病免疫力。一些新的病原体随着奴隶船只越过了大西洋。16至17世纪，疟疾和黄热病从旧大陆传播到新大陆，成为全球航海的意料之外后果的又一例证。学者们推断，在水手们依赖大型水桶去维持他们漫长航程的补给时，水桶里的蚊子成为携带传染病的载体。

黑奴的流动跨越大西洋到达加勒比岛屿和美洲大陆，由于获得了一定的免疫力，他们逐渐取代了不堪一击的原住民，后者逐渐消失殆尽。当奴隶贸易放慢脚步后，来往于大陆之间的人们的健康水平相对有所改善，人口也有所增长。然而，长期的瘟疫与奴役使美洲原住民人口减少至哥伦布发现美洲前人口的二十分之一。

像詹姆斯·库克船长那样的航海探险家还把疾病传播到世界上更偏僻的地区（参见文前第二幅地图），对此我们可以称之为可预测的结果。据估计，90%的夏威夷群岛原住民死于18至19世纪传入的疾病。在澳大利亚、南太平洋群岛和美洲一些较偏远的地方仍然可以感受到其他地区的疾病传入带来的后果。在欧洲、亚洲、美洲和世界其他地区港口之间持续增长的海上交流的长期结果却是制造了一种常规稳定的疾病传染模式。由此，一旦恶劣的卫生条件得以改善，即使存在流行性疾病，人口数量依然能得到增长。但是，随着艾滋病从它的源头非洲传播到世界各地，就可以清楚地证明，疾病越洋交流的历史还远远没有结束。

---

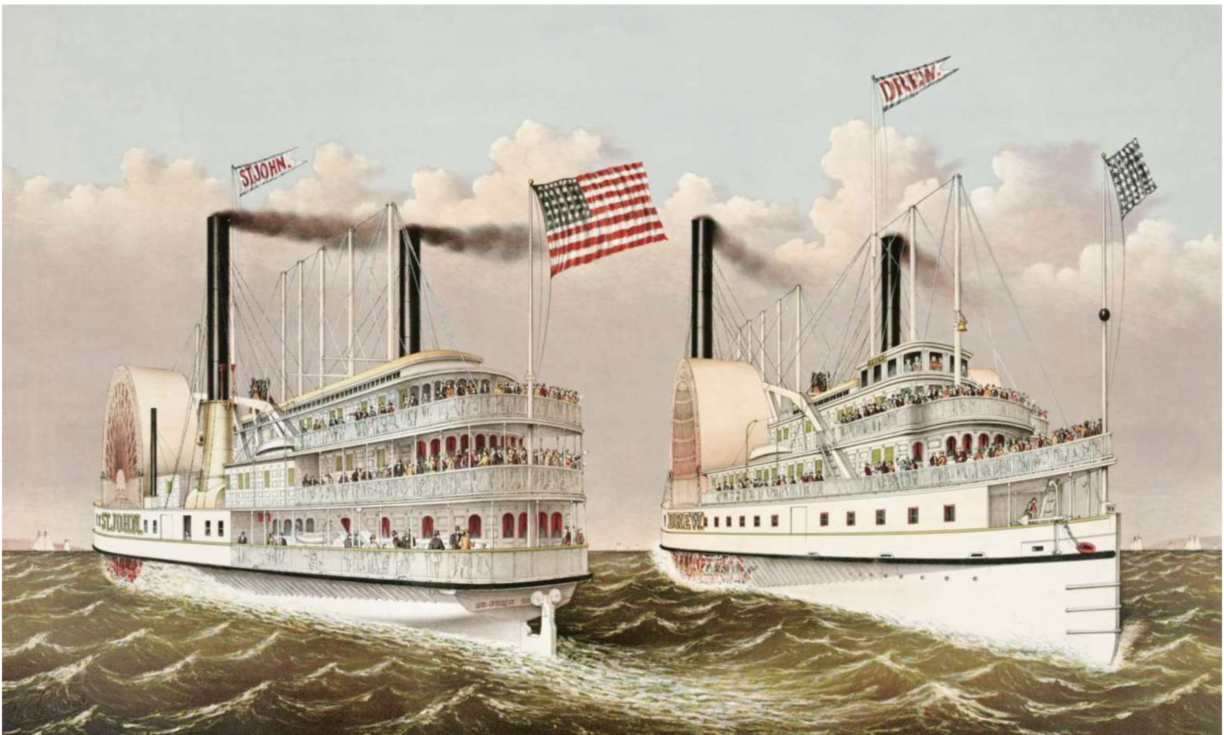
1. 英国于1833年通过《废奴法案》，宣布在所辖殖民地逐步废除奴隶制，但作为适应期，获得自由的奴隶仍然要为前主人工作至1838年。——编者注

第6章 结论



自史前时代以来，航海技术已经取得了长足的进步。更大、更快、更安全的船只被建造出来，沿着覆盖全球的海上航线运输人员和财物。世界的大洋不再是人类发明和勇气的最大挑战，而是现代世界经济的通衢。本书的重要主题是广阔航海网络的发展，这个网络通过贸易、政治力量的辐射，思想和文化的融合而把世界各地的文明连接起来。

世界最著名的航海社会在航海网络研究中占据主导地位的事实表明，世界历史的一个重大发展是1500年左右几个欧洲国家开始迅速扩张它们的航海网络。这种扩张的一个重要特点是它突破了长期形成的区域界限。西班牙、葡萄牙、荷兰、法国和英国的船只把它们的政治实力辐射到全球。对新的贸易航路的积极探索和领土占有不仅为欧洲列强和其他国家带来了大量财富，而且促使世界经济和政治权力格局的最终形成。当然这些成就是从非常肯定的角度来看，但是航海胜利的故事也有诸多消极方面，尤其是一些航海大国与其他不太强大的民族之间建立的压迫和剥削关系。



美国的海洋扩张

美国的海洋扩张晚于西班牙、葡萄牙、英国、法国等老牌海上殖民帝国，它进入20世纪以后才走上海外扩张的道路。美国的海洋扩张受益于它在工业革命进程中取得的成就。

为什么是西欧的小国而不是诸如中国明朝或奥斯曼、萨法维和阿富汗帝国等国家能够利用它们的航海技术扩大经济和政治网络呢？从合作转向冲突和征服的过程中，技术发展不是决定性因素。西欧枪炮和舰艇的确优于其他国家，但是这并不意味着在军事冲突中，欧洲人

就注定出类拔萃。为了把权力投射到遥远的地区，西欧国家的人力资源被利用到了极限。特别是葡萄牙和荷兰，影响力下降的部分原因就是人口局限，而英国、法国和后来美国的海洋扩张都伴随着人口的大量增长。

组织制度的优势包括中央集权政府希望更少地依赖国内税收，颁布特许状，授予投资公司准政府的权力和高度发达的财政制度，这些都有助于解释欧洲的成功。对商业动机和回报的不懈追求也不应该被忽略。一些地区的政治分裂和敌对状态常常给外来的航海大国提供了干预机会，在鼓励海外扩张野心方面，欧洲列强之间的竞争也发挥了一定的作用。虽然威尼斯与葡萄牙、西班牙与荷兰、英国与法国之间不同时期的竞争分别出于政治、宗教和商业等不同目的，但是这些竞争不仅残酷无情，而且随着它们走向工业化和全球舞台而不断加剧。19至20世纪美国的显著发展和日本的现代化进一步加剧了这种竞争强度。不幸的是，覆盖全球的经济是世界大战的一个先决条件。

还有必要强调一下，欧洲沿海地形是如何令其雄心勃勃的水手取得成就的。从挪威到伊比利亚半岛，西部沿海地区为掌握外海知识和航行带来了机遇或者说挑战。印度洋的情况也是如此，但是印度洋盛行的季风和亚洲领土广袤帝国的强大吸引力似乎更有效地限制了水手们的视野。浩瀚的大西洋和太平洋似乎也不足以把美洲两岸的航海文明引入未知海洋。

我们已经注意到，在伊斯兰教、基督教和佛教的发展过程中，航海联系极大地促进了宗教改宗的蔓延。海上贸易商人似乎常常是接受异域新思想的先驱。但是，当反省本书研究的一些不太重要的主题时，我们不禁注意到，海洋常常为文明世界的居民提供了与其母国社会道德和宗教限制相分离的方法，从而使他们可以在遥远的海岸摆脱母国的道德和宗教约束。从宗教来看，可以这么说，欧洲航海网络的扩张速度太快，以致基督教的意识形态跟不上步伐。虽然从一开始，

新大陆被征服的领土就是名义上的基督教社会，但是实际上，它的土著文化仍然保留了宗教认同，欧洲移民力图使他们的意识形态结构适应新形势。相反，在亚洲和东非，虽然基督教也有所传播，但是伊斯兰教和佛教一直通过航海网络传播，变化的速度更加合理。

海外生产以及按海洋对食物进行分配确实是航海对许多文明演变所做积极贡献的一个重要例证。新的食物来源得到了发展，新的粮食作物被融入许多民族的饮食之中。这常常导致新的社会和经济结构的形成，但是正如我们在蔗糖生产的例子中所见，对社会而言，一直卷入这种发展未必有利。航海与黑奴贸易之间的联系对那些被卷入的人员没有什么好处。

我们已经看到，随着人员、商品和思想跨越世界海洋的运动，严重的疾病也被传输到新地区并产生了惊人的后果。对人类的独创潜能来说，没有什么比通过海路传播的疾病所产生的始料未及的灾难性后果表现得更显著了。事实上，杰出的历史学家威廉·麦克尼尔把世界描述为“仍然对1492年后突破海洋障碍、来往航行的船只引起的冲击做出回应。”[注]

不断扩大的全球经济也导致了严重的环境问题。现代世界技术和工业持续进步的一个不幸后果是航行的舰船、污水出口和被污染的河水，都向大海倾泻有害的、有毒的甚至放射性物质。

我们的研究显然能推断出许多不利后果，但是它们不能完全掩盖航海和文明的积极成就：例如，基督教和其他宗教传播到新的地区，航海技术的进步很快便促进了全球网络的发展。现代经济的长期发展仍被看作人类文明向前迈出的一大步，尽管它带来了不平等和潜在的危害。

从文化上看，水手们的积极活动也令世界获益。由水手、商人、殖民者和传教士传播的丰富多彩的伊比利亚文化在许多地方繁荣起

来，并且留下了令人印象深刻的文化遗产。西班牙语成为世界第三大语言，是远离西班牙的智利的第一语言、菲律宾的第二语言。英语甚至更为普遍，英语文化的多面性与欧洲各航海国家的文化多面性一样。当然，这种影响力有两面性。本书的读者肯定能想到，自身的语言、饮食、服饰、创造性艺术和日常文化的许多方面都起源于外国。

无论我们选择从什么角度看，航海对文明发展的贡献的确都是丰富多样和令人陶醉的。最后，我们必须怀着衷心敬佩之情，仔细思考各大航海文明的水手们一次次充满信心地运用自己掌握的资源和技巧应对海洋挑战的方式。

本书开篇引用了一首诗歌，所以最恰当的方法是以引用另一篇诗歌作结，这次我们选取H.W.朗费罗（H.W.Longfellow, 1807——1882)的《大海的秘密》：

你想了解大海的秘密吗？

舵手们回答：

只有那些勇敢面对危险的人，

才能真正理解它的秘密！

1. William H. McNeill, Plagues and Peoples, Basil Blackwell, Oxford, 1977, P. 234.

延伸阅读

最容易得到且最可靠的世界历史全面指南是由杰弗雷·帕克主编的《泰晤士世界历史地图》第四版。大量的注释图令它特别有用。经济和政治权力格局的概念在迈克·曼恩的《社会权力的起源·第一卷：从人类之初到1760年》中以更复杂的术语给予了讨论。

第1章讨论的航海发展都包含在理查德·伍德曼的《船舶史》中。这是一部全面介绍从古至今航海故事的著作，重点介绍1500年以来的航海史。更早时期的航海史，参见莱昂内尔·卡森的《古代航行：古代地中海的水手和水军》，吉莉安·哈钦森的《中世纪的船舶和海运》以及E.E.莱斯主编的《海洋和历史》一书中分别由肖恩·麦克格莱尔、A.J.帕克和萨拉·阿雷森等人撰写的有关章节。

关于第2章，菲利普·科汀的《世界历史上的跨文化贸易》提供了一个纲要，并讨论了一些理论概念。我发现肯尼斯·麦克弗森的《印度洋：一部人民和海洋的历史》、阿梅列·库特的《古代近东：约公元前3000——300年》、佩里格林·霍登和尼可拉斯·帕赛尔的《堕落的海洋：地中海史研究》和巴里·坎利夫的《面向海洋：公元前8000年至公元1500年的大西洋及其各民族史》提供了既刺激又丰富的信息。关于中国，参见谢和耐的《中国文明史》。

关于第3章，G.V.斯卡梅尔的《被环绕的世界：欧洲第一个航海帝国，约800——1650》是一个卓越的起点。还可参见莱昂内尔·卡森、谢和耐的著作，以及费迪南·布罗代尔的《菲利普二世时期的地中海和地中海世界》、卡洛·奇波拉的《枪炮、风帆和帝国：技术革新和欧洲早期扩张阶段，1400——1700》、迈克·伍德的《征服者》、保

罗·布特尔的《大西洋》。迪特马尔·罗特蒙特的《印度经济史：从前殖民地时代到1991年》精辟地介绍了在印度生活的英国人，埃里克·霍布斯鲍姆的《资本的年代：1848——1875》则更广泛地讨论了19世纪的经济增长和政治发展问题。

第4章讨论的问题已经由前面提及的许多论著触及了。对早期佛教更全面的讨论可参见希曼舒·P.拉伊的《变幻之风：南亚早期佛教与航海联系》，谢和耐对中国的论述，康纳德·托特曼的《日本史》。《基督教传教士传记词典》有许多有用的词条。J. L.比奥克的《中世纪冰岛：社会、冒险故事和权力》一书分析了冰岛皈依基督教的问题，《牛津插图基督教史》则概述了基督教的传播情况。关于穆斯林水手和商人的重要性可参见菲利普·科汀、肯尼斯·麦克弗森的著作，特别是可以参见S. D.戈伊坦的《地中海社会：开罗密室文献描述的犹太人世界社区》。菲利普·詹金斯的《美国史》概述了美国主要宗教派别的发展。

肯尼斯·麦克弗森研究了印度洋地区航海与某些特定食物传播之间的关系；也可参见谢和耐对中国的论述。西敏司的《甜与权力：糖在近代史上的地位》提供了大量信息，赫伯特·S·克莱因的《大西洋黑奴贸易》更广泛地讨论了黑奴贸易的诸多问题。威廉·麦克尼尔的《疾病与民族》是论述疾病传播的奠基性著作，W.F.拜纳姆的《医学史百科全书》可以作为上述著作的补充。

上述所有著作都列出了它们的参考文献，这些参考文献有利于读者找到特定主题的更详细论著。